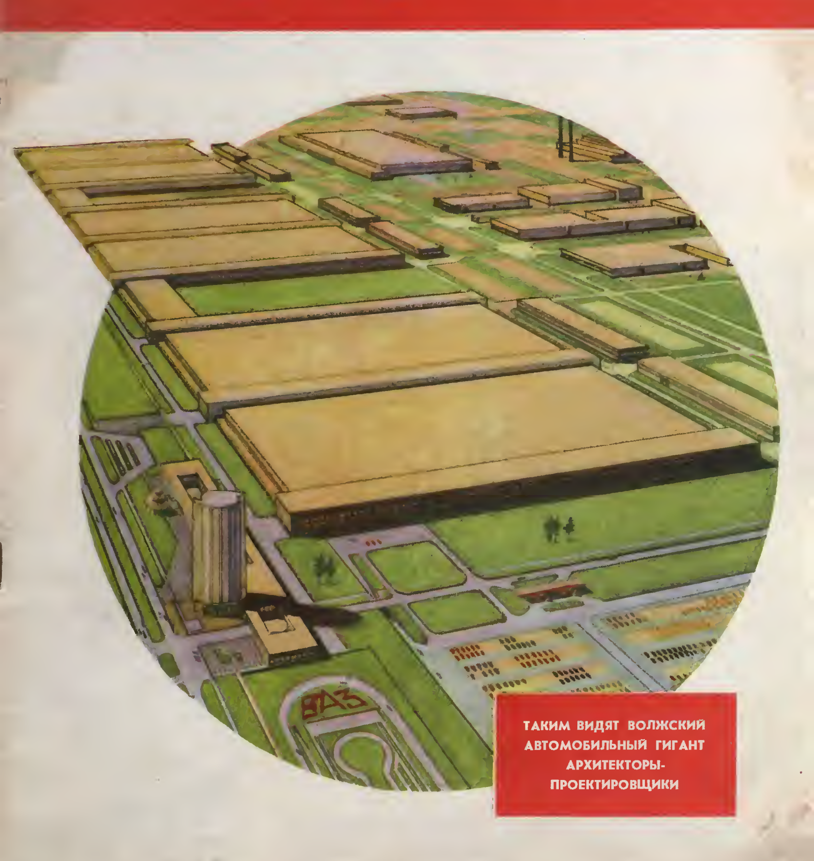
За рулём

МАЙ · 1968 · № 5



ТАКИМ ВИДЯТ ВОЛЖСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ГИГАНТ АРХИТЕКТОРЫ-ПРОЕКТИРОВЩИКИ



СТАРАЯ СЛАВА НОВУЮ ЛЮБИТ







НА ЭТИХ СНИМКАХ ЗАПЕЧАТЛЕН ОДИН ДЕНЬ ВОДИТЕЛЯ ПАВЛА ДМИТРИЕВИЧА АЗАРОВА, КАВАЛЕРА ОРДЕНА СЛАВЫ ТРЕХ СТЕПЕНЕЙ



Раннее утро. Скоро Павел Дмитриевич выедет из гаража, но прежде нужно еще раз проверить, как работает двигатель (фото вверху справа).

Груз принят — 8,5 тонны муки (следующее фото). На другой день она окажется на столах москвичей в виде батонов, калорийных булочек и прочих вкусных изделий хлебокомбината.

Выгрузка муки полностью механизирована. Водителю остается включить компрессор (фото в центре) — и через тридцать минут он выедет за очередной партией груза.

Незадолго до Праздника победы ветеран войны побывал в Центральном музее Советских Вооруженных Сил (фото слева внизу). Что напомнила ему эта пушка, стрелявшая по Берлину?

— Точно из такой, — говорит он, — и мы громили врага в его логове.

Комментарии к последнему снимку, как говорится, излишни: собственный автомобиль — надежный помощник в организации семейного отдыха.

Фото И. Бахтина



В автохозяйстве № 21 Управления торгового транспорта Москвы о нем говорят так: этот человек по-настоящему влюблен в свою профессию. Он отзывчивый скромный товарищ... Да, какое из этих определений ни примерь к ударнику коммунистического труда Павлу Дмитриевичу Азарову — каждое подходит точь в точь. Должность у него мирная — он водит муковоз, доставляет с мелькомбинатов на хлебозаводы столицы муку, ту самую, без которой немыслима каждодневная жизнь города. И как верно говорится: не место красит человека, а человек место. В своей хлопотливой профессии Павел Дмитриевич высоко несет честь фронтовика. И если не в слух, то сам себе напоминает: одной старой славой не проживешь, надо сегодняшним трудом показывать пример молодежи.

Первое время на автобазе мало кто знал, что этот высокий плечистый с мужественным лицом и зорким прищуром глаз шофер — герой войны. Но однажды, перед майской праздничной демонстрацией товарищи сказали Азарову:

— Обязательно приходи со всеми наградами.

И он пришел. На груди у него золотом и серебром матово светились три большие звезды с черно-оранжевыми лентами — ордена Славы всех трех степеней.

— Вот здорово! Да ты, Павел, оказывается, полный кавалер! Или, как это там говорилось в старину: кавалер полного банта, что ли?

Азаров смущенно рассмеялся:

— Про старину знаю понаслышке. Родился и вырос при Советской власти.

Девятнадцатилетний парень с Орловщины, тракторист-комбайнер, он ушел в 1941 году на фронт. Воевал сначала в разведке. Был ранен, после госпиталя окончил полковую школу, командовал орудием в батарее 76-миллиметровых пушек.

В сражении под Острогожском орудие Азарова метко подавляло огневые точки противника, в боях под Харьковом его расчет уничтожил две самоходки, танк и бронемашину. В числе первых наступающих он форсировал Днепр. Но особенно запомнился бой за Шепетовку, когда с товарищами по расчету он поджег три танка, а четвертый, неожиданно прорвавшийся в тыл, гвардейцы подбили гитлеровским же фаустпатроном. За этот бой Павел Азаров получил орден Славы III степени.

Воевал Азаров талантливо. Лето 1944 года. Наши войска на подступах к Львову. Здесь Азаров близ своей позиции обнаружил четыре брошенных орудия противника.

— Пустим их в дело, ребята, — сказал он. И сам стоял у пушек, пока не израсходовал все снаряды. В этом бою артиллеристы с удачно выбранной позиции уничтожили несколько вражеских бронемашин, две тяжелые самоходные установки и взяли в плен 170 гитлеровцев. Все участники боя были награждены орденами и медалями, а командир расчета Павел Азаров прикрепил на грудь орден Славы II степени.

Затем были сражения на Висле и Одере, и наконец орловский парень, русский хлебороб вступил победителем в Берлин. Работы артиллеристам хватало. К боевому счету воинов прибавилось шесть противотанковых орудий, две самоходки и четыре танка противника, уничтоженных в ожесточенных боях. И вот рядом с двумя орденами у Азарова появился третий, золотой орден Славы I степени, символизирующий высшую солдатскую доблесть...

Если вам встретится на улицах столицы муковоз с номером 82-41 МОО—знайте: это автомобиль Азарова, замечательного человека, чья фронтовая слава ныне приумножена трудовой.

За нашу Советскую Родину!



№ 5 - МАЙ - 1968

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО - ПОПУЛЯРНЫЙ СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

Издается с 1928 года



НА ПОДВИГ ДЕРЖАТЬ РАВНЕНИЕ

А. РОДИМЦЕВ,
гвардии генерал-полковник, дважды Герой Советского Союза

Полный сил и надежд, шагает по планете еще один послевоенный май, самый замечательный месяц весны. Природа и история наделили его многим: и яркой зеленью, и пламенеющими цветами, и кумачом революционных и трудовых знамен. В тысяча девятсот сорок пятом к ним прибавилось еще одно, боевое, которому сиять в веках, — знамя Победы. Меня часто, в особенности по случаю торжественных праздников, спрашивают, каким был для меня последний день войны, какими были переживания в День Победы. Нелегко в нескольких словах ответить на этот вопрос.

Окончание войны мы праздновали в Праге. Салют в честь освобождения столицы Чехословакии был предпоследним салютом войны. Последний салют — салют Победы, данный из тысячи орудий, прозвучал в Москве через несколько часов после этого. Я слушал его по радио вместе со своими боевыми соратниками — командирами полков, батальонов, офицерами штаба, политработниками. В те часы и дни ликовали наши воины, ликовала Прага. Всюду цветы, братские рукопожатия, оживленные разговоры, песни. Слова одной из них остались в памяти и до сих пор:

> Прага, кто однажды с тобою простился,
> Будет рад к тебе вернуться,
> В твои объятия, Прага моя!

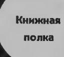
Это пели чехословацкие воины и горожане на своем родном языке. Им подпевали советские солдаты. Песни, боевые, лирические, русские народные, чешские и словацкие, слышались чуть ли не на всех улицах города. Торжественность обстановки усиливалась тем, что со всех сторон гремели, если так можно выразиться, самосалюты. Палили в небо и из ракетниц, и холостыми снарядами, и боевыми патронами из автоматов, карабинов и пистолетов.

И рядом с ощущением огромной радости, естественной и понятной в те дни, жило чувство великой гордости за свою замечательную Советскую Родину, героическую Коммунистическую партию, за наш народ, за непобедимые Советские Вооруженные Силы...

Победой над фашистской Германией завершился четырехлетний ратный подвиг советского народа. Для воинов дивизии и корпуса, которыми мне довелось командовать, это почти девять тысяч километров пройденного пути, из которых не менее шести тысяч километров в упорных, кровопролитных боях — от Южного Буга до Киева, от Киева до Волги и от Волги до Праги.

Единая и огромная Победа складывалась из личных и, казалось бы, маленьких побед каждого воина — будь он солдат или маршал. Ну как сейчас не вспомнить героев, насмерть стоявших у стен Брестской крепости! Как забыть подвиги наших славных пограничников, которые первыми бросились в атаку против озверелых гитлеровских орд, нагло вторгшихся на нашу землю. В памяти человечества навечно сохранятся великие победы советских воинов под Москвой, Ленинградом, Сталинградом, Киевом, Севастополем, Одессой, в боях на Курской дуге, в битве за Кавказ, на Днепре и Висле, при освобождении стран Восточной и Юго-Восточной Европы, в заключительном сражении за Берлин и многих других сражениях, решивших судьбу второй мировой войны.

Советско-германский фронт был главным фронтом второй мировой войны. Именно здесь были разбиты основные силы фашистской коалиции.





ПРОФЕССИЯ, ОВЕЯННАЯ РОМАНТИКОЙ

В книге, которую мы представляем читателям *, описан такой эпизод. В летний жаркий день Н-ская часть жила своей обычной лагерной жизнью. И вдруг вечером командир получает приказ — поднять часть и к исходу следующего дня скрытно сосредоточиться в районе, находящемся в нескольких сотнях километров от лагеря. Звучит сигнал тревоги. Тут же слышатся доклады: «К рейсу готовы!» Колонны автомобилей одна за другой выходят на маршрут и исчезают в темноте. Марш начался. Вся тяжесть его легла на плечи водителей. В условиях плохой видимости, на большой скорости без сна и отдыха ведут они свои автомобили с воинами в кузове, артсистемами или прицепами на крюке. Сумеют ли они выполнить поставленную задачу, доставят ли пехоту и артиллерию, саперов и связистов к назначенному времени, не подведут ли машины, выдержат ли водители такую нагрузку? Эти вопросы невольно ставили перед собой руководители учения. Но командир был спокоен, он знал: не подведут шоферы, ведь они прошли хорошую армейскую закалку. И не подвели. Точно в установленное время войска прибыли в район сосредоточения. Задача была выполнена успешно...

Отличное знание сложной автомобильной техники, умение ею мастерски управлять в самых различных дорожных условиях, на высоких скоростях, днем и ночью — вот что отличает советских воинов-автомобилистов.

Вместе с солдатами, сержантами, офицерами других специальностей они верно служат Родине. О тех, в чьих руках руль военных автомобилей, и написал генерал-майор Н. Н. Степанов большой очерк «Военные автомобилисты». Ветеран автомобильных войск, отдавший много труда их становлению и совершенствованию, автор со знанием дела и с большой теплотой пишет о

* Генерал-майор Н. Н. Степанов. Военные автомобилисты. Издательство ДОСААФ, М., 1968, 54 стр., 50 000 экз., цена 8 коп.

К долгожданному дню Победы мы пришли, выдержав тягчайшие испытания. Война в основном — это тяжелая работа. Кроме мужества, нужны сила, знания, терпение. Часто наблюдал я работу артиллерийского расчета, работу саперов, работу военных водителей. Не раз видел, как хрупкие нежные девушки выносили с поля боя раненых бойцов богатырского телосложения. Неспроста на фронте бытовали такие выражения: «Хорошо потрудились наши артиллеристы». Или: «Хорошо поработали наши летчики». В этой войне наряду с героизмом и мужеством победил ратный труд советского воина.

Большой вклад в победу над врагом внесли и фронтовые водители, автомобильные войска. Сейчас я еще раз хочу вспомнить Сталинградскую битву, непосредственным участником которой мне пришлось быть.

Помню, в первых числах сентября 1942 года к нам в штаб заехал один генерал.

— Что, товарищ Родимцев, скоро за Волгу драться будешь? — сказал он.

— А разве есть приказ?

— Поговаривают... — отозвался генерал и распрощался.

Действительно, 9 сентября был получен приказ о включении 13-й гвардейской стрелковой дивизии в состав 62-й армии, которая вела ожесточенные бои на подступах к Сталинграду. И вот все пришло в движение. Для переброски соединения командование выделило пятьсот автомобилей. Цифра неслыханная для того времени! Один за другим движутся грузовики из района Камышин—Николаевский в Среднюю Ахтубу, находящуюся в 20 километрах восточнее Сталинграда. В глубокой темноте, выключив фары, чтобы не быть замеченными авиацией противника, шли автоколонны, обгоняя подразделения, двигавшиеся в пешем строю. Машины везли людей, боеприпасы, оружие, продовольствие, тащили орудия. Сколько выдержки, умения, выносливости требовалось от каждого шофера, чтобы в короткий срок доставить войска и грузы в район сосредоточения.

Памятны бои на завершающем этапе войны, где военным водителям тоже пришлось поработать наславу. Сколько трудностей и опасностей таил в себе бросок через Рудные горы из Германии в Чехословакию. Пришлось совершить многокилометровый марш, чтобы достичь исходных позиций. И это по весенней распутице, по бесконечным объездным путям, через леса и горы, под огнем противника, так как враг оказывал еще отчаянное сопротивление.

Если подсчитать весь путь, пройденный автомобилистами за годы Великой Отечественной войны, то окажется, что они свыше девяноста тысяч раз обогнули земной шар по экватору и перевезли более ста миллионов тонн различных грузов. В условиях тяжелых фронтовых дорог многие из них делали все, чтобы не только сохранить материальную часть, но и значительно повысить межремонтный пробег автомобилей. Я знаю шоферов, которые с автомобилями ЗИС-5, ГАЗ-АА приходили на фронт из городских и сельских автохозяйств и, провоевав всю войну, на этих же автомобилях возвращались обратно в свои города и села, наездив по фронтовым дорогам по 150—200 тысяч километров!

Великая Победа. Великий подвиг. Он совершался не только на фронте. Вспоминаю, какие письма из тыла получали я и мои товарищи по оружию. Общеизвестно, что трудовой героизм тыла был под стать ратному подвигу фронтовиков. Заводы страны, среди них и автомобильные — Московский, Горьковский, Ульяновский, — танковые и оружейные предприятия снабжали армию оружием, техникой, колхозы и совхозы — продовольствием. Люди недосыпали, трудились в холоде и голоде. И вот что поразительно: в письмах, которые мы получали, не было ни одного слова жалобы, даже тихого ропота. Из тыла писали только о том, что могло помочь солдату выстоять, одолеть ненавистного врага, достичь долгожданной победы.

Подвиг... Он многогранен и разнолик. Во имя великой цели его способен совершить как отдельный гражданин, так и весь народ. Миллионы советских людей, до конца верные своей матери-Родине, ее идеалам, воплощенным в ленинизме, шли на подвиг. Только ленинизм — всепобеждающее учение трудящихся — мог стать и стал незыблемой основой преобразования некогда отсталой царской России в могучее государство рабочих и крестьян. Только под водительством Коммунистической партии, созданной Лениным и воплотившей его идеи в реальность, наш народ мог построить на древней земле отцов общество социальной справедливости. И именно это общество, нашу советскую государственную систему любой ценой готовы защищать русский и грузин, украинец и таджик, белорус и узбек, представители всех народов и национальностей страны Советов.

В трудный час испытаний личное всегда отступает у подлинного патриота на самый последний план. Те, кто прошел Великую Отечественную войну, хорошо знают это. Никто из нас не ведал в эти суровые дни, доведется ли ему дожить до светлого дня Победы. Но каждый знал: выстоит Родина, будет шелестеть на ветру далеких эпох алое коммунистическое знамя. И это было главным, без чего невозможно было бороться и победить.

Двадцать три года минуло с тех пор, как отгремели залпы войны. Стали взрослыми наши сыновья, дети наших фронтовых друзей, погибших на полях сражений. Мы пристально и порой ревниво вглядываемся в лицо молодого поколения. Мы ищем в нем свои черты. Нам радостно сознавать, что дети стали настоящими продолжателями наших дел, активными строителями коммунизма.



Командуя в послевоенные годы соединениями, я видел, с каким рвением, с какой верой в свое дело, с каким желанием молодые люди в солдатских шинелях выполняют свой долг перед Родиной.

В течение шести лет мне довелось быть рядом со старшиной Анатолием Носковым. Старшиной-то он стал потом, а когда мы впервые познакомились, он был солдатом, шофером в подразделении, куда пришел после окончания автомотоклуба ДОСААФ. За три года срочной службы он получил звание старшины и стал водителем первого класса. Парень смелый, решительный, до самозабвения влюбленный в автомобиль, он впитал в себя и многие другие ценные человеческие качества — всегда готов придти на помощь товарищу, строг к себе, дисциплинирован, трудолюбив, обладает высоким чувством ответственности за порученное дело. За шесть лет я не знал случая, когда бы он хоть ненамного опоздал подать машину по вызову, выехал бы на грязном или неисправном автомобиле. Не помню, чтобы работники автоинспекции хоть раз остановили Анатолия и сделали ему замечание. Теперь Анатолий Носков — офицер, заместитель командира автороты по технической части.

Такие ребята, как Анатолий Носков, верные воинскому долгу, самоотверженные, настойчивые, отлично знающие технику, уверенно водят армейские автомобили, тягачи, мощные машины специального назначения. Глядишь на них и думаешь: такие орлы не подведут в настоящем бою, сумеют постоять за Родину!

Чувство долга перед Родиной — великое чувство. Через всю историю нашего государства — от героических дней Октября, через бои гражданской войны, трудные годы первых пятилеток и суровые испытания последней войны против фашизма до наших дней — советская молодежь пронесла горячую любовь к своему народу и к своей Родине, искреннюю преданность и верность Коммунистической партии, идеалам коммунизма. И когда мы говорим: держать равнение на подвиг людей старшего поколения, то прежде всего думаем о том, чтобы наши юноши и девушки, вся наша молодежь всегда носили в своих сердцах это великое чувство любви к своему социалистическому Отечеству, отдавали все свои силы, молодую энергию и знания делу беззаветного служения народу.

Равняться на подвиг в наши дни — значит беречь славу отцов, приумножать ее своими славными делами. За последнее время миллионы юношей и девушек прошли по местам сражений, создали десятки тысяч музеев, комнат и уголков боевой славы, поставили памятники и обелиски тем, кто отдал жизнь за победу над врагом, кто завоевал нам счастье. Встречаясь с ветеранами войны и труда, изучая документы боевой славы, молодежь как бы сердцем прикасается к героике, к нашей славной истории. И мы, ветераны, зовем вас, молодых патриотов: продолжайте поиски. Нынешний год — год пятидесятилетия комсомола. А это значит, что маршруты поведут вас, красных следопытов, по его боевому пути, неразрывно связанному с героическим прошлым Родины и с победой в минувшей войне. Это значит, что вы пройдете замечательную школу патриотизма, школу гражданственности.

На подвиг держать равнение — это любить труд, закалять себя в деле, в строительстве новой жизни, помня, что ратный подвиг — родной брат трудовому.

Возмужание молодого человека, его закалка, его подготовка к подвигам ратным постигается в армии, в наших славных Советских Вооруженных Силах.

Скажу откровенно, я несколько настороженно отношусь к молодому мужчине, не имеющему хотя бы одной военной специальности. Такой человек, случись невзгода, не сможет защитить не только своих товарищей, но и самого себя и тем самым исключает свои силы из общебоевого арсенала страны. Вот почему в новом Законе о всеобщей воинской обязанности записано: «Все мужчины — граждане СССР, независимо от расовой и национальной принадлежности, вероисповедания, образования, оседлости, социального и имущественного положения, обязаны проходить действительную военную службу в рядах Вооруженных Сил СССР».

У вас, молодых, широкие, я бы сказал, безграничные возможности учиться военному делу, овладевать техникой, закалять себя физически еще до службы в армии. Автомото- и другие клубы, учебные пункты, курсы — все в вашем распоряжении. И уже тысячу раз проверено опытом: юноша, овладевший военно-технической специальностью, увлекшийся техническими видами спорта еще до призыва на военную службу, в армии быстро становится отличным солдатом, ему доверяют сложную технику, грозное оружие, которые должны всегда находиться в полной боевой готовности.

Последнее обстоятельство приходится подчеркивать особо. Ведь нынешние стратеги Пентагона и всяческих империалистических агрессивных блоков готовятся развязать новую мировую бойню. И ответственность наших Вооруженных Сил за безопасность Родины возрастает нынче как никогда. Это чувство ответственности за судьбы родной страны присуще всем, кто стоит в армейском строю. Оно мобилизует воинов, вдохновляет их на ратный труд и усердную службу, воспитывает высокую моральную готовность к бою и подвигу.

Шагает по советской стране замечательный месяц май. Шелестят на ветру красные трудовые и боевые знамена. Среди них плещутся победные стяги — свидетели славного подвига, совершенного советским народом в годы Великой Отечественной войны, длившейся тысяча четыреста семнадцать дней и ночей. Знамена Победы! Они хранят память о героях. Они зовут молодых быть достойными своих отцов, они зовут к подвигу.

Рис. О. Вуколова



людях этой важной в войсках профессии, приводит много примеров, называет рядовых, сержантов, офицеров, составляющих гордость наших автомобильных частей и подразделений.

Автор убеждает юных читателей в том, как важно овладеть техническими знаниями, автомобильным делом еще до призыва на воинскую службу. Опыт показывает, что молодые люди, научившиеся водить автомобиль в автомотоклубах ДОСААФ, придя в армию, быстро становятся классными специалистами, им доверяют мощную боевую технику. А эта техника с каждым годом все усложняется. Сейчас нет ни одного рода войск, ни одного вида Вооруженных Сил, пишет автор, которые могли бы обойтись без автомобиля. Революция в военном деле, вызванная оснащением нашей армии мощным ракетно-ядерным оружием, еще выше подняла роль автомобильных войск и значительно расширила круг решаемых ими задач.

В книге приводится много сведений об автомобилях, находящихся в наших войсках, — боевых, строевых, учебных, транспортных; новейших большегрузных, высокопроходимых, быстроходных машинах, таких, как МАЗ-535, ЗИЛ-137, КрАЗ-214, «Урал-375», ЗИЛ-131. Широкое применение в нашей армии находят автомобили, на которых устанавливаются пусковые ракетные и реактивные установки, зенитные пулеметы и пушки; тягачи для буксировки ракет, артиллерийских систем, самолетов; самоходные прожекторные, радиолокационные станции и другие. В большинстве это мощные четырехосные автомобили. Имея все восемь ведущих колес, они обладают проходимостью на уровне лучших образцов гусеничных машин. Многоосные автомобили снабжены системой регулирования давления воздуха в шинах, лебедкой, самоблокирующимися мостами, гидроусилителем руля, пусковым подогревателем и другими устройствами, повышающими проходимость и боевую готовность.

Описанию жизни и задач автомобильных войск предшествует большой раздел, посвященный революционным, боевым и трудовым традициям военных водителей. В составе Советских Вооруженных Сил прошли славный боевой путь наши автомобильные войска. Революционые солдаты автомобильных подразделений смело пошли за большевиками, за Лениным в дни Октября, они храбро защищали молодую Советскую республику на фронтах гражданской войны.

Большая часть этого раздела посвящена героизму и мужеству военных автомобилистов в годы Великой Отечественной войны, выполнению тех задач, которые выпали на долю автомобильного транспорта, обеспечивавшего боевые операции по разгрому гитлеровских захватчиков.

Несомненно, что книга «Военные автомобилисты» с удовлетворением будет прочитана не только в армейских подразделениях, но и курсантами автомотоклубов, будущими воинами. Она поможет глубже познать очень нужную и ответственную профессию военного водителя, профессию, овеянную романтикой.

Б. АНДРЕЕВ

[illegible]

[illegible] АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД — УДАРНАЯ КОМСОМОЛЬСКАЯ [illegible] ЭТОЙ ВЕСНОЙ ПО [illegible] ВЛКСМ НА СТРОЙКУ ПРИ[illegible] ТЫСЯЧ КОМСОМОЛЬЦЕВ.



[illegible] ТОЛЬЯТТИ В МАРТЕ [illegible] ГОДА [illegible] ТЫСЯЧИ ЖИТЕЛЕЙ. В КОНЦЕ [illegible] 170. СЕЙЧАС — БОЛЕЕ [illegible] ТЫСЯЧ. В 1969 ГОДУ БУДЕТ 25[illegible] ТЫСЯЧ ЖИТЕЛЕЙ.

[illegible] ЗДЕСЬ БОЛЕЕ МИЛЛИОНА КВАДРАТНЫХ МЕТРОВ ЖИЛЬЯ, [illegible] ДЕТСКИХ САДОВ И ЯСЕЛЬ, 2[illegible] ШКОЛ, [illegible] ТЕХНИКУМОВ, ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ, [illegible] КИНОТЕАТРОВ И ДОМОВ КУЛЬТУРЫ, [illegible] БОЛЬНИЦ И ПОЛИКЛИНИК, [illegible] МАГАЗИНОВ, [illegible] СТАДИОНА, [illegible] ПЛОЩАДОК, ЯХТКЛУБ, ВОДНАЯ СТАНЦИЯ.



[illegible] СДАНО 100 ТЫСЯЧ КВАДРАТНЫХ МЕТРОВ ЖИЛЬЯ — 3200 КВАРТИР ДЛЯ СТРОИТЕЛЕЙ И РАБОТНИКОВ [illegible]. В 1968 ГОДУ БУДЕТ ПОСТРОЕНО [illegible] БОЛЬШЕ.



ПЛОЩАДЬ ВСЕХ ЦЕХОВ ЗАВОДА [illegible] 2 МИЛЛИОНОВ КВАДРАТНЫХ МЕТРОВ.

[illegible] АВТОЗАВОДЕ БУДЕТ [illegible] КОНВЕЙЕРНЫХ [illegible]

[illegible] ПРЕДПРИЯТИЙ [illegible] КОМПЛЕКТУЮЩИЕ ИЗДЕЛИЯ — [illegible]



[illegible]



[illegible]

Я ЗНАЮ — ГОРОД БУДЕТ...

Тольятти. О городе у Жигулей знает сейчас каждый. Здесь сооружается Волжский автомобильный завод — завод-гигант, один из крупнейших во всем Восточном полушарии.

У въезда щит. Надпись «Тольятти строится». Эта короткая фраза лучше всего говорит о сегодняшнем дне бывшего Ставрополя. Строятся автозавод, десятки домов, магазинов, школ. Строят свою жизнь тысячи людей — сегодняшние строители, завтрашние автозаводцы.

Куйбышевгидрострой. Так называется организация, воздвигающая завод и новый город. На счету этого коллектива много замечательных сооружений, от Куйбышевской ГЭС до комплекса завода синтетического каучука и «старого» города Тольятти. (Да, город родившийся всего несколько лет назад, сегодня уже называют «старый Тольятти» в отличие от нового, растущего у автозавода.)

Здесь работают люди со всех концов Союза, сюда поступает продукция десятков предприятий страны. Это Волжский автомобильный — ударная комсомольская стройка, еще одна славная страница истории комсомола. Юных всегда влечет романтика, размах, небывалость масштабов. Не случайно на строительной площадке в Тольятти можно встретить рядом с новичками молодых «ветеранов». Они создавали сибирские гидростанции, дороги и рудники крайнего севера и востока страны. Их чувства хорошо выразил в стихах плотник Виктор Бугаев:

Жил в тайге я, в палатке,
Далеко побывал.
Но такой стройплощадки
Никогда не видал...
...До чего ж это кстати,
Что попал я сюда —
В юный город Тольятти,
В добрый город труда!

Неудивительно, что каждый четвертый здесь — комсомолец, а средний возраст жителя г. Тольятти — 26 лет.

Территория стройки — пятьсот шестьдесят гектаров — настоящее поле боя. Глубокие траншеи, горы поднятой земли, металл и бетон конструкций, огонь электросварки, техника, техника, рабочие в касках и ватниках, как бойцы. Да, идет бой. Мирная битва у Волги.

1967-й был годом подготовки к решающему наступлению, создания прочных тылов. Проложены сотни километров шоссейных и железнодорожных путей, выросли автобазы, арматурные и бетонные заводы, растворные узлы. Дала первое тепло ТЭЦ.

Возведено более ста тысяч квадратных метров жилья для строителей. В основном закончены фундаменты и каркасы нулевой очереди сооружений.

Сегодня наступила решающая фаза. 1968-й — основной год строительства. Каркасы станут цехами. Большая часть главного корпуса, корпус вспомогательных цехов, ремонтно-литейный, ремонтно-кузнечный и прессовый, — вот далеко не полный перечень объектов, которые в этом году должны быть сданы. Монтажники уже летом приступят к установке и наладке оборудования. Объем работ растет. В прошлом году строители освоили около 74 миллионов рублей. План на нынешний год — 175 миллионов. Каждые сутки в стены завода будут укладываться 4 тысячи кубометров монолитного бетона, монтироваться 2,5 тысячи кубометров сборного железобетона, 400 тонн металлоконструкций. Это вдвое, впятеро и в десять раз больше, чем в 1967 году.

Строители уверены — сроки будут выдержаны.

Трудно даже представить масштаб сооружений завода. Вот главный корпус. Два километра (!) в длину, 500 метров в ширину. Производственная площадь — 720 тысяч квадратных метров. А общая площадь всех корпусов и цехов — около двух миллионов квадратных метров! Все население Москвы и Ленинграда можно укрыть от дождя. Объем главного корпуса чуть меньше одиннадцати миллионов кубометров. Для сравнения можно сказать, что это в 50 раз больше объема самого обширного на ВДНХ Павильона товаров народного потребления, в четыре раза больше университета на Ленинских горах в Москве.

Громадны и другие цехи. Прессовый, корпуса вспомогательных цехов, запасных частей. Их площади исчисляются десятками тысяч квадратных метров.

Иначе и не может быть. Ведь меньше чем за две минуты с конвейеров

должны сойти пять автомобилей. Сто шестьдесят в час. За рабочий день (две смены) — 2200, в год — 660 тысяч. Если поставить эти машины бампер к бамперу в четыре ряда, они займут всю дорогу от Москвы до Ленинграда.

Тысячи деталей, из которых состоит современный автомобиль, пройдут сто пятьдесят километров различных конвейеров завода, в том числе 200 автоматических линий, складываясь в агрегаты, узлы, готовые машины. Прямо со сборки новенький «ВАЗ» (так условно назовем будущий автомобиль — машина еще не получила имени) попадет в туннель, ведущий на обкаточный трек. Обкатка и проверка. Все в порядке — на погрузочную площадку (для перевозки машин будут использоваться специальные двухэтажные железнодорожные платформы).

На иовом заводе многие вспомогательные помещеиия, транспортные линии, энергетические коллекторы размещены под землей.

Главный туннель энергосети пересекает всю территорию автозавода. Здесь укладываются кабели — силовые и связи, монтируются распределительные щиты. Диаметр коллектора таков, что по нему может пройти грузовой автомобиль.

Каждому корпусу придается комплекс вспомогательных помещений. Любому из почти пятидесяти тысяч работников завода обеспечено место в раздевалке, в столовой. В обеденный перерыв столовые завода должны накормить всю смену (а это двадцать с лишним тысяч человек) одновременно — за полчаса.

Завод строится. В четвертом квартале будущего года он даст первые автомобили, а в 1972 году выйдет на полную проектную мощность. Это очень ответственная задача.

Чтобы выполнить ее, надо своевременно дать Волжскому автомобильному заводу все комплектующие изделия. Для этого строятся заводы-смежники, реконструируются десятки существующих предприятий.

Руководство таким сложным, многогранным и большим производством должно быть организовано по-новому. Большую помощь в управлении Волжским заводом окажет электронно-вычислительная техника. Ежедневный контроль и учет поступления и движения материалов, запасов сырья и деталей, полученных от смежников, работы отдельных участков и цехов позволят глубоко анализировать и четко планировать производство с учетом перспективы.

Перспективе подчинено здесь все. Экспериментальная, конструкторская и другие службы завода, размещенные в корпусе вспомогательных цехов, обеспечат регулярную подготовку производства новых моделей. Учебный центр будет постоянно удовлетворять нужды завода в кадрах квалифицированных рабочих, совершенствовать знания инженеров и техников.

Строится новый город Тольятти. Расположенный на берегу Куйбышевского моря между двумя лесными массивами, он будет по-современному удобным и красивым. Здесь поселится около 200 тысяч человек. По генеральному плану рассчитано, что у многих семей будут автомобили. Для них предусмотрены подземные гаражи.

Сейчас первые три комплекса двенадцати- и девятиэтажных домов (с бытовыми и культурными службами) вырастают над Волгой.

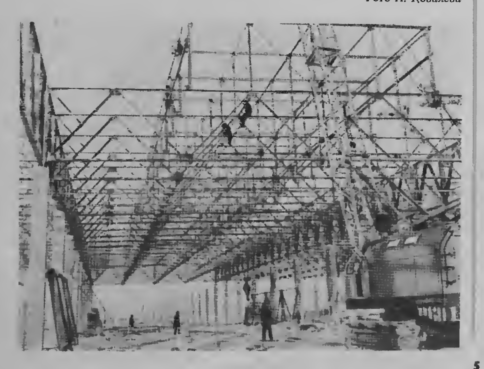
Создается один из величайших заводов и еще один социалистический город.

А. БРОДСКИЙ,
спец. корр. «За рулем»

г. Тольятти

На снимке — монтаж каркаса. Уже в этом году он превратится в пролет главного корпуса.

Фото А. Ковалева



ВСЕСОЮЗНЫЕ СОВЕЩАНИЯ АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛЕЙ

Автомобильная пятилетиа набрала хороший темп. В юбилейном, 1967 году производство машин в стране возросло на 53 600 штуи. Коиструиторсиие ноллеитивы автозаводов в содружестве с научно-исследовательсиими институтами много сделали для совершенствования автомобилей и двигателей, создания новых моделей, для повышения их надежности и долговечности, улучшения эисплуатационных иачеств.

Большое значение в решении задач по увеличению производства и улучшению иачества автомобилей имели всесоюзные совещания автомобилестроителей. Они были посвящены итогам работы автозаводов в 1967 году и задачам предприятий автомобильной промышленности СССР по досрочному выполнеиию пятилетнего плана, переходу на новую систему планирования и зиономичесиого стимулирования.

Особое место в работе совещаний заняла выработна социалистических обязательств автомобилестронтелей, посвященных достойной встрече 100-летия со дня рождения нашего велииого вождя и учителя Владимира Ильича Ленина.

УЛЬЯНОВСК

Во Дворце иультуры Ульяновсиого ордена Трудового Красного Знамени автомобильного завода собрались работниии Главного управления по производству легиовых автомобилей и автобусов Министерства автомобильной промышленности СССР. В совещании приняли участие руноводители автомобильных и автобусных заводов, сеиретари партийных и иомсомольсиих организаций, председатели номитетов профсоюза, новаторы производства, представители научно-исследовательсиих институтов. Доилад начальниииа Главного управления Н. Ф. Гринчара обсуждался в четырех отраслевых сеициях.

Аитив принял обращение ио всем рабочим и инженерно-техничесиим работникам предприятий главна, а таиже социалистичесиие обязательства на 1968 год.

Возле Дворца иультуры автозавода и на площади Ленина были организованы выставии новых образцов легиовых автомобилей и автобусов, изготовленных на заводах Моснвы и Риги, Запорожья, Еревана и Ульяновсиа.

Участниии совещания посетили ленинсиие места, а таиже ознаиомились с производством автомобилей в цехах Ульяновсиого автозавода.

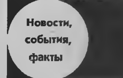
КРЕМЕНЧУГ

Здесь совещалнсь руководители автомобильных заводов, аитив предприятий Главного управления по производству грузовых автомобилей.

Начальнии Главного управления И. В. Орлов посвятил доилад итогам работы в минувшем году, задачам на 1968 год, развитию заводов, путям повышения производительности труда.

По поручению партийных, профсоюзных и иомсомольсиих организаций своих предприятий, от имени всех рабочих и инженерно-техничесиих работников выступавшие на совещании заверили антив в готовности выполнить поставленные партией и правительством задачи по увеличению выпусна, снижению себестоимости и улучшению иачества грузовых автомобилей.

Актив обратился но всем рабочим и инженерно-техничесним работнинам заводов главна с призывом встать на ленинсную юбилейную трудовую вахту и принял социалистичесние обязательства по досрочному выполнению плана 1968 года.





ТАМ, ГДЕ КОНЧАЕТСЯ АСФАЛЬТ



Мы обучаем военных водителей, а их служба, как известно, особая. По армейским законам «надо» означает «можно», и автомобиль-солдат отправляется в рейс независимо от состояния погоды и дорог. Но это не все. На магистралях водителям спокойно: о них позаботились строители — выровняли поверхность и покрыли ее асфальтом, дали достаточно места для маневра, избавили от слишком крутых подъемов и поворотов. Военному водителю приходится работать в более сложных дорожных условиях и зачастую на таких дорогах, на которые, конечно, никакого ГОСТа не было и не будет. На проселках всякие неожиданности подстерегают его на каждом шагу, и здесь как нигде успех дела зависит не только от технических возможностей машины, но и в не меньшей мере от мастерства и сноровки человека, управляющего ею. При помощи каких приемов преодолевают всякие трудности военные шоферы, мы и хотим здесь рассказать.

О чем надо помнить прежде всего, съезжая с асфальта на проселочную дорогу? О том, что устойчивость автомобиля сразу резко снижается, а стало быть, и манеру управления им тоже надо менять. Вы спросите: почему автомобиль становится менее устойчивым? Прежде всего потому, что ухудшается сцепление колес с дорогой. А чем меньше эта сила, тем вероятнее занос машины. Часто колеса вообще отрываются от земли. Виной тому многочисленные неровности, рытвины, ухабы и т. п. Они порой могут швырнуть автомобиль вбок, а то и вовсе опрокинуть. На неровностях и разъезженных колеях машину, попросту говоря, всегда носит из стороны в сторону. Стоит сползающей машине удариться колесом о какой-нибудь выступ, камень или затвердевшую стенку колеи, и — готово, опрокинуться можно в два счета. Поэтому не надо никогда думать, что если движешься по колее, то вроде бы и ничего уже не страшно.

Как все это должен учитывать водитель? Прежде всего быть предельно внимательным и собранным. Ведь на проселке нет предупреждающих знаков, вечных спутников водителей на магистральных дорогах, которые обращают их внимание на всякие изменения дорожной обстановки — повороты, спуски, сужения и т. п. На шоссе можно иногда и расслабиться, положившись на дорожные знаки. На проселке водитель постоянно предельно собран и должен просматривать путь самым внимательным образом. Иначе здесь можно не только застрять, но и серьезно повредить автомобиль.

Значит, внимание — это первое. Второе — осторожность и еще раз осторожность. При движении по грунтовым дорогам нельзя вести автомобиль на высоких скоростях, резко тормозить и поворачивать. Опять же из-за того, что силы сцепления так малы, что машину при резком маневре сразу заносит. Поэтому управлять автомобилем надо намного мягче, что ли, чем на шоссе. Надо помнить и о том, что сопротивление движению на проселке в два раза выше, и стоит вывернуть круто передние колеса, как тут же забуксуешь. Поэтому смотрите подальше вперед и заранее меняйте направление движения, чтобы маневр происходил по возможности плавнее.

Перед препятствиями притормаживайте, хотя небольшие бугры высотой 10—20 см можно проходить на скорости. Руль старайтесь держать тверже, удерживая машину в заданном направлении.

Кстати, если вам почему-либо надо выйти из колеи, не пытайтесь это сделать на скорости: вас все равно будет тащить вперед или неожиданно вытолкнет в сторону, а нередко — в кювет. Для этой цели надо просто сбросить газ и слегка повернуть руль в нужном направлении.

Если вы «прозевали» поворот или он оказался неожиданно более крутым, чем вы предполагали, резко тормозить и сбрасывать газ ни в коем случае нельзя — сила инерции все равно протащит автомобиль вперед, а резкий поворот руля может привести к опрокидыванию. Здесь выручает другой способ — надо быстро включить низшую передачу и увеличить газ.

Вообще быстрым и четким переключением передач для движения по бездорожью надо овладеть в совершенстве и непременно. На проселке режимы движения и нагрузки меняются очень часто. И если переключение передач занимает у вас много времени, автомобиль может остановиться совсем. Это всегда неприятно, так как трогаться с места значительно труднее, а в сырую погоду и не всегда удается.

В непогоду размокшие проселочные дороги становятся труднопроходимыми. Но ездить и в это время можно. Весенняя грязь зачастую не страшна, потому что земля оттаяла неглубоко, и колеса, продавливая эту кашицу, достают до твердого грунта. В таких условиях лучше идти по уже пробитой колее на средних оборотах, что называется, внатяг и по возможности равномерно. Резкое прибавление газа эффекта не дает, колеса сразу же пробуксовывают. Надо двигаться равномерно, но по возможности на высокой скорости, так как при преодолении трудных мест накапливаемые силы инерции ваш союзник — они выталкивают машину там, где ей уже своих силенок не хватает. Разгон берите на тех участках, где грунт потверже. Еще раз напоминаем, главное — не дать колесам буксовать, не жать акселератор до пола. На современных грузовых автомобилях, где мощности двигателей значительно возросли, опасность пробуксовки колес тоже увеличилась. И об этом нельзя забывать.

Большие залитые водой участки преодолевайте на небольшой скорости, так как под водой могут скрываться любые препятствия, о которые можно повредить машину. Жалюзи в это время надо прикрыть, чтобы вода не попала на свечи. Если двигатель заглохнет посреди воды, радости мало. Часто и прикрытые жалюзи не спасают. Если вода по бампер, то лучше вообще отключить вентилятор, передвинув генератор и ослабив натяжение вентиляторного ремня.

На размытой дороге сторонитесь кюветов, старайтесь держаться середины дороги. Если же почувствовали, что машина сползает в кювет окончательно, тут же останавливайтесь и берите лопату в руки. Прокопайте от колес траншейки,



Авторы статьи А. Дюжий (в кабине) и В. Николаев.

уводящие от кювета, и тогда трогайтесь дальше. Другого ничего не придумаешь.

Проходимость автомобиля по грязи находится в прямой зависимости от вашего умения найти и поддерживать в двигателе такие обороты, когда колеса не пробуксовывают, а автомобиль вместе с тем сохраняет высокую скорость движения. Многие водители, к сожалению, допускают тут такую ошибку. Они идут на той или иной передаче до тех пор, пока она тянет, а затем уже переходят на низшую. Скорость между тем все падает и падает. В конце концов автомобиль останавливается. А скорость здесь играет решающую роль, и надо поддерживать ее всеми силами. Не стоит добираться до низшего предела скорости на той или иной передаче, лучше переключиться на следующую и постараться удержаться в этом режиме.

Кстати, если идет группа в две-три машины, то на труднопроходимых участках лучше связать их жесткой сцепкой. Такому автопоезду ничего не страшно: задний автомобиль выталкивает передний с опасного участка, а тот, выбравшись на твердый грунт, тянет за собой и замыкающего.

Конечно, хорошо иметь на автомобиле средства, повышающие проходимость. Их немало, и мы посоветуем лишь самые простые — цепи-браслеты и решетки из металлических уголков. Первые представляют собой куски цепи — по два-три на каждое из задних колес (можно в обхват на оба баллона), которые продеваются сквозь отверстие в диске и охватывают колесо, улучшая его зацепление. Решетки представляют собой две железные полосы длиной в 1 метр, к которым поперек (как ступеньки лестницы) приклепаны или приварены уголки. Такой своеобразный трап отлично выручает не только в распутицу, но и при движении по пескам.

Песок. Небольшие участки его до 30—50 метров лучше всего брать с разгона. И опять, не теряя скорости, переходить на низшие передачи. Некоторые думают: если выжмешь сцепление на песке, то сразу остановишься. Опасность такая, конечно, есть. Но если научиться переключать передачи буквально за одну секунду и не сбавляя оборотов, эта опасность уменьшается в несколько раз. Нам на автомобильных кроссах, например, приходилось это делать неоднократно. Технология такова: выводим рычаг на нейтраль, тут же прибавляем газ и без всякой выдержки включаем следующую передачу, а дальше — полный газ.

Но уж если чувствуете, что останавливаетесь, тут же выжимайте сцепление, чтобы колеса не зарывались. Выехать из песка можно, только подложив что-нибудь под колеса — доску, решетку. Раскачивать здесь машину нельзя, она будет только еще глубже зарываться.

По сухому песку идти след в след за другой машиной не стоит. Сыпучий песок не уплотняется под колесами, как некоторые думают, — наоборот, они его перемешивают и взрыхляют. Так что следующей машине двигаться тяжелее. Лучше идти рядом. Вот если песок сырой, тогда, конечно, выгоднее по пробитой колее: здесь он плотнее. Влажный песок на берегу моря, реки вообще хорошо держит машину, и по нему едешь, как по шоссе. Песчаные участки надо преодолевать по прямой. Повороты на песке гибельны — забуксуете обязательно. Вообще при подходе к песчаному участку не спешите. Остановитесь, посмотрите, что за песок, наметьте наиболее выгодный путь движения, определив места, где автомобиль будет оседать меньше. Кстати, если видите пробивающуюся растительность, направляйте автомобиль туда: корни растений связывают песок, и он держит машину лучше.

Несколько слов о движении по лугу и в лесу. Избегайте низин, выбирайте места повыше, где земля и трава сухие. Если видите участки, где трава зеленее, знайте: там и грунт мягче, а может быть, и болотце. На сыром лугу держитесь при возможности небольших кустарников. Но здесь будьте начеку: в кустах, особенно в молодых побегах, могут скрываться пни. Эта же опасность таится и в лесу. Среди деревьев не забывайте о высоте груза: часто под ветвями машина проходит, а груз можно повредить. Влотную к деревьям ездить рискованно — переваливая через корни, автомобиль, опускаясь, кренится и может ударить бортом о ствол.

Мы не ставили целью дать полный свод рецептов. Дело в конечном счете не в них. Наша практика инструкторов и спортсменов подсказывает, что только тренировки и тренировки помогут выработать нужные навыки. Поэтому мы решили прежде всего поделиться опытом, о котором полезно знать, чтобы приступить к таким тренировкам.

В. НИКОЛАЕВ, мастер спорта.
А. ДЮЖИЙ, спортсмен 2-го разряда

г. Рязань

Рис. М. Улупова

КОЛХОЗНЫЙ САМОДЕЯТЕЛЬНЫЙ

Об этом спортивно-техническом клубе при первичной организации колхоза имени Ленина Лабинского района хорошо знают во всем Краснодарском крае.

Комитет первичной организации ДОСААФ, возглавляемый инициативным председателем — офицером запаса А. С. Гавришем, сразу взял правильную линию на помощь своему колхозу в подготовке механизаторских кадров.

— Хозяйство у нас, как видите, растет, — сказали А. Гавришу в правлении сельхозартели. — Нужны и шоферы, и трактористы, и мотоциклисты. Возьмется комитет ДОСААФ за их подготовку — спасибо скажем. И колхозники за это поблагодарят.

Среди членов оборонной организации нашлись инженеры, механики, люди, обладающие преподавательским опытом. Они охотно отозвались на предложение комитета ДОСААФ. Учебно-наглядные пособия позаимствовали в производственно-техническом училище и в штатном автомотоклубе, часть приобрели с помощью правления сельхозартели.

Колхоз выделил для занятий помещения, тракторы, автомобили, мотоциклы, двигатели внутреннего сгорания, предоставил право пользоваться цехами механической мастерской. Учебный процесс вначале также помогали наладить работники автомотоклуба.

Прошло несколько лет. Ныне колхозный самодеятельный спорттехклуб — лучший в Краснодарском крае. Колхоз получает от него водителей автомобилей, трактористов, мотористов. Хозрасчетная деятельность клуба ежегодно дает прибыль в несколько тысяч рублей. Это помогло ему надежно укрепить свою учебно-материальную и спортивно-техническую базу. Добротно и содержательно оборудованы все учебные классы. В них теперь занимается молодежь не только своего колхоза, но и соседних — имени Крупской, «Родина», «Путь Ильича», имени Чапаева, других районов Кубани, Ставрополья, Ростовской области.

Совет клуба располагает десятками малокалиберных винтовок, пистолетами Марголина, восемью мотоциклами. Круглый год работают спортивные секции — автомобильная, мотоциклетная, стрелковая, радио. Только в юбилейном 1967 году в различных соревнованиях выступило более 960 человек, 170 из них выполнили разрядные нормативы. Колхозные клубные команды участвовали в двенадцати городских соревнованиях и завоевали там призовые места. Успешно выступает и молодая еще мотобольная команда.

В текущем году мотоциклисты колхоза имени Ленина стартовали в районных соревнованиях «Гонка военизированных патрулей» в честь 50-летия Советской Армии и завоевали первое место, а в краевых таких же соревнованиях — второе.

Самодеятельный клуб помогает сельской организации ДОСААФ в ее многообразной деятельности. Все колхозники являются членами оборонной организации. В колхозном доме обороны всегда многолюдно. Можно почитать газету, журналы патриотического Общества. Работает учебный пункт, где допризывники, получившие в своем клубе техническую специальность, приобретают военные знания, необходимые будущему воину.

Выпускники различных курсов колхозного самодеятельного клуба работают механизаторами на селе, служат в Советской Армии. Клуб получает от них много благодарственных писем.

Первичная организация колхоза имени Ленина удостоена Почетного знака ДОСААФ СССР. Она шесть раз подряд награждена переходящим знаменем краевого управления сельского хозяйства, завоевала первое место в краевом смотре-конкурсе оборонно-массовой работы в честь 50-летия Великого Октября.

Л. РУСИН

г. Лабинск Краснодарского края



Пограничник в гостях у журнала «За рулем»

Советская граница... На десятки тысяч километров протянулась она по тайге и пустыне, горным кручам и морям, долинам и рекам. Палит ли полуденное южное солнце, свирепствует ли полярной ночью неукротимая метель, бушует ли морская стихия — советские пограничники в нарядах и дозорах ни на минуту, ни на секунду не смыкают глаз. Пламенные патриоты, смелые, мужественные, снискавшие славу зорких часовых Родины, они неустанно стоят на страже государственных границ СССР.

28 мая этого года нашим пограничным войскам исполняется 50 лет. Полвека надежной, беззаветной службы на передовых постах Отчизны! Это они первыми отбивали натиск многочисленных контрреволюционных банд, пытавшихся пробраться на территорию нашей страны в первые годы Советской власти. Это они первыми вступали в неоднократные схватки с японской и иной империалистической военщиной, провоцировавшей конфликты на наших границах в предвоенные годы. Это они, зоркие часовые, приняв на себя удар оголтелых гитлеровских орд летом 1941-го, вписали первые героические строки в летопись войны. И в послевоенные годы пограничники, выполняя священный долг перед Родиной, бдительно охраняют мирный труд советского народа.

Ныне заботами Коммунистической партии и Советского правительства пограничные войска оснащены самой современной техникой и оружием, которые находятся в умелых руках воинов. Сотни пограничных застав, кораблей, расчетов завоевали право именовать себя отличными.

Среди передовых воинов пограничной службы — большой отряд водителей. Сейчас без автомобиля не обходится ни одно пограничное подразделение. На вооружении пограничных войск боевые, транспортные, специальные машины — автомобильная техника, созданная отечественной промышленностью. Автомобили используются в службе по охране границы. На автомобилях подвозят на заставы продовольствие, одежду, боеприпасы. Ежегодно на границу приходят юноши, получившие профессию шофера в автомотоклубах ДОСААФ. Многим из них доверяется руль автомобиля.

Наш журнал «Пограничник», призванный освещать боевую и политическую учебу, героику и романтику, труд и быт воинов-пограничников, представляет сегодня несколько своих материалов читателям журнала «За рулем». Конечно, они отражают лишь небольшую часть той многогранной и напряженной службы, которую несут наши воины. Но думается, что и они помогут юношам, готовящимся в армию, курсантам автомотоклубов, изучающим автомобильную технику, расширить свое представление о службе и труде водителей-пограничников.

Советская граница любит людей, преданных своему народу, верных воинскому долгу, мужественных, физически выносливых, технически грамотных. Такие люди и стоят на передовых рубежах Родины.

М. СМИРНОВ,
полковник, главный редактор журнала «Пограничник»

На границу пришла весна. На буграх появились проталины. Выглянули из-под снега лобастые валуны. Полевые дороги размякли, колдобины за день стали наливаться водой, и шоферу приходилось быть вдвое внимательным: неровен час забуксуешь, а то еще хуже, застрянешь. Вот почему водитель автомобиля ГАЗ-66 рядовой Николай Перерва так сосредоточенно следил за набегающей под колеса дорогой. Рядом с ним сидел старший наряда ефрейтор Николай Миронов, посматривал в сторону границы. Ехали молча: на службе попусту разговаривать не полагается.

Третьим в машине был молодой солдат Сергей Кузякин. Он сидел в кузове, оберегая от толчков установленный здесь оптический прибор. И если бы не его обязанность держать по рации постоянную связь с заставой, то такое занятие могло бы показаться весьма скучным. Но служба есть служба.

Сейчас все трое — пограничный наряд, дозор на автомобиле — следовали по охраняемому участку заданным маршрутом, периодически останавливаясь для наблюдения. Пока все было спокойно.

В ДОЗОРЕ

На взгорке Перерва по знаку Миронова остановил машину. Старший наряда забрался в кузов.

— Ну как, не замерз тут? — спросил Миронов.

Кузякин озорно выпятил губы и, весело шмыгнув носом, сказал:

— Не-е, похоже, и в самом деле весна, товарищ ефрейтор?

— Можешь не сомневаться, все в норме, — усмехнулся Миронов и добавил: — Ты вот что, браток, разомнись пока, потопай сапогами, а я посмотрю. Понял?

— Есть размяться, товарищ ефрейтор, — бодро ответил Кузякин и выпрыгнул из машины.

Миронов расчехлил бинокулярную трубу, припал к окулярам. Перед его взором поплыли ближние, дальние и еще более отдаленные предметы, в общем-то уже привычные, вдоль и поперек изученные за два года службы. Но сегодня наблюдать было труднее из-за серенькой дымки, заволакивающей долину. Просматривая прилегающий к границе участок местности, Миронов обратил внимание на какой-то неясный предмет; это мог быть и крупный валун — их в здешних местах немало — или куст. И тем не менее, что-то было не так.

Здесь, на границе, ничто не мелочь. Порой незначительная деталь, замеченная наблюдателем, помогает обнаружить нарушителя. Ведь не далее, как месяц назад, на соседней заставе задержали нарушителя, и только благодаря тому, что наряд на НП терпеливо, метр за метром, обшаривал биноклем каждый выступ земли, каждый куст, которые вызывали какое-то подозрение.

Зафиксировав трубу, он стал ждать. Прошло, пожалуй, десять-пятнадцать томительных минут. Вдруг силуэт зашевелился! Лазутчик, оказывается, высматривал направление, которым можно пройти через границу незамеченным. Вот теперь он пошел, наверное, решив, что его никто не видит.

— Связь! — коротко приказал Миронов Кузякину и, взяв тут же протянутую ему трубку, доложил о замеченном на заставу.

Начальник заставы немедленно отдал приказ: наряду, оставив одного человека у машины (на ней напрямик не проедешь), идти на задержание.

— Кузякин, остаетесь при машине. А мы — пошли, — бросил Миронов Перерве.

Нарушитель в это время скрылся за сопкой. Миронов и Перерва побежали. Перемахнув сопку, пограничники увидели удалявшегося человека. Расстояние до него было не менее километра. Но ведь этот километр надо преодолеть! Сбросили куртки — бежать стало легче. Расстояние постепенно сокращалось. Еще издали Миронов крикнул:

— Стой, стрелять буду!

Нарушитель упорно продолжал уходить. Впереди было шоссе, и он направился к нему. Солдаты заволновались. «Проголосует» неразборчивому шоферу, сядет в машину и через какой-нибудь час будет в городе. Ищи потом иголку в стогу сена.

Так и есть. Один из встречных грузовиков остановился. Лазутчик забрался в кузов. Но шофер, по всему видно, не спешил нажать на стартер. Он удивленно выглянул из кабины, затем вышел, стал что-то требовательно говорить незнакомцу.

Миронов для верности дал очередь из автомата вверх. Чтобы обратить внимание шофера. Подбегая, пограничники поняли, что теперь-то лазутчик никуда от них не уйдет. Шофером оказался их добрый друг — дружинник местного колхоза коммунист Василий Дмитриевич Волошин.

Г. ДЕМЧЕНКО,
подполковник



На южной границе. В наряде передовой воин секретарь комсомольской организации рядовой Владимир Гончарук (фото вверху слева).

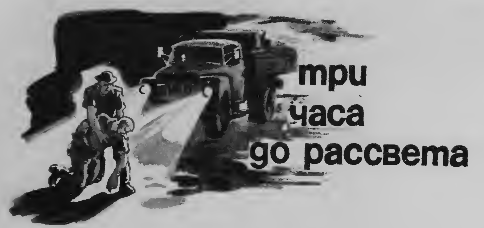
Комсомолец младший сержант Виктор Федоров — начальник прожекторной станции. Вверенную технику он содержит в отличном состоянии (вверху справа).

Граница под постоянным наблюдением.

Сержант Николай Дмитриченко и рядовой Владислав Пономарев (сзади) с собакой Акбар в дозоре.

Тревога! И автомобиль с пограничниками мчится к месту нарушения государственной границы.

Фото Г. Бибика и В. Смирнова



Быль

Кара-Кумы в этот август не успевали остывать за ночь: такое жаркое было солнце. И ходить по песку в сапогах, особенно днем, тоже было мучительно. Но они ходили, потому что такая уж это служба — граница. Дневная учеба сменяется ночными нарядами, наряды учебой...

За месяцы, проведенные на границе, Виктор Дронов и Николай Скиба познали и особенности службы, и требования к шоферу-пограничнику. Вот только жара мучила.

...В тот раз непредвиденные обстоятельства нарушили твердый график подвоза заставам воды и продуктов. И старшина, отправляя в рейс два грузовика, говорил шоферам: поторапливайтесь, там очень вас ждут. На каждом грузовике — по цистерне, занимающей почти половииу кузова, а дальше — другие грузы, тоже нужные там. Конечно, они свезли бы это еще вчера под утро, как планировалось. Но рейс отодвинулся на целые сутки, и откладывать далее было нельзя.

— Поезжай первым, — сказал Николай Скиба, когда они, получив задание, пошли к машинам. — Ты тут уже ездил.

Поначалу все шло как обычно. Виктор ехал впереди, Скиба — за ним. Вокруг было тихо и темно. Хрустел под колесами песок, на выбоинах вздрагивали кузовами машины. Изредка останавливались.

Виктор посмотрел на часы — было десять минут второго. «Три часа до рассвета», — подумал он, и взгляд его невольно упал на спидометр. Выходило, что проехали уже больше половины пути. «Успеем до солнца».

Он хорошо помнил потом, как рассчитал время и что все началось именно тогда, за три часа до рассвета. Поначалу стал тускнеть свет фар автомобиля Скибы. Виктор подумал, что это ему показалось, но когда выглянул из кабины, то убедился, что вторая машина действительно отстает и ведет себя странно: вихляет из стороны в сторону, останавливается.

«Надо узнать, в чем дело», — подумал Виктор. Он остановился и закричал:

— Э-э-й!.. Что у тебя стряслось?!

Никто не ответил.

Виктор, спотыкаясь, побежал навстречу. Вскочив на подножку, рванул дверцу. Скиба лежал на сиденье как-то неестественно, накрыв рукой затылок.

— Что с тобой? — спросил Виктор.

Солдат ничего не ответил. Виктор положил ладонь на лоб Скибы и почувствовал, как он пылает.

— Коля, у тебя жар. — Виктору очень хотелось, чтобы друг сказал что-нибудь и чтобы они вместе подумали, как быть дальше. И когда убедился, что Скиба в ответ только стонет, стал гадать, чем ему помочь. Виктор взял в ящичке кабины кружку и полез в кузов за водой, с трудом раздраил крышку на цистерне, зачерпнул воды и, вернувшись к Скибе, стал лить тонкой струйкой ему на затылок. Водитель зашевелился.

— Это от жары. Еще вчера перегрелся, видно, — глухо проговорил Скиба, когда Виктор помог ему выбраться из кабины. — Тепловой... У ребят бывало такое.

Они присели на рыхлый и теплый песок. «Хорошо, если бы ему стало полегче, — думал Виктор, — и мы до утра добрались бы до заставы». Он осмотрелся. Вокруг серым-серо, будто мутное огромное море. Только ни всплеска, ни шума волн — тишина. Взглянув на красный огонек «стоп-сигнала», Виктор решил, что лучше подвести свой грузовик сюда и поставить рядом с автомобилем Скибы.

Он поднял товарища, посадил в кабину. Когда шел к своей машине, принял другое решение: подцепить вторую на буксир. Но это в том случае, если Скиба хоть немного сможет помогать ему сзади, доруливать, иначе на песке ничего не получится. Да и жесткого буксира нет. А ехать нужно. На заставе ждут воду, продукты, грузы. Ждут десятки людей, охраняющих государственную границу.

Вдруг Скиба усилием воли заставил себя взяться за руль.

— Давай, вперед, — сказал он.

Виктор повел свой автомобиль и, выглянув в окно, увидел, что Скиба тоже тронулся за ним. Но через несколько минут грузовик Скибы опять остановился.

«Оставлю одну машину и повезу поскорей товарища на заставу, — раздумывал Виктор, — а потом с кем-нибудь вернусь за второй».

Несколько минут ехал хорошим ходом, до тех пор, пока не зашевелился и не поднял голову Скиба.

— Где я? — схватил он Виктора за руку, но тут же узнал его и спросил:

— Едем? А моя машина?

— На твоей едем...

— А твоя?

— Оставил там...

— Нельзя так, — решительно сказал Скиба. — Нельзя! Граница это, Вить, граница, понял?!

Настойчивость Скибы вселила в Виктора сомнение. В самом деле, нельзя же бросить автомобиль... И тогда вдруг пришло неожиданное и, как ему показалось, правильное решение.

— Ты посиди тут, а я сбегаю за своим грузовиком, приведу его сюда.

— Давай, — не сразу отозвался Скиба. — Только закрой все стекла, чтобы согреться, и дай мне сюда автомат.

Отогнав вперед свой грузовик, Виктор вернулся к автомобилю товарища. Сел рядом со Скибой и теперь повел его машину. Потом вылез и пошел за своей. Подогнал и снова пересел на грузовик Скибы. И опять триста метров. Бегом по засасывающему ноги песку. Сколько раз повторялось так, Виктор не считал, только почувствовал, что устал.

«Надолго ли меня хватит в такой чехарде?» — засомневался он и тут же дал себе слово не углубляться в эти мысли, думать совсем о другом. Например, о Светке.

Никакой у них не было любви. Просто учились в одной школе. Потом он ушел учиться на шофера, а она — в техникум. И писала письма — про всех. Про друзей из поселка и про новости разные... Мысли сами собой вернулись к действительности, к дороге, к границе... Ведь вот она какая, граница... Сложная. Ребята, может быть, сейчас в наряде, может, кто-то идет по следу нарушителя. А они со Скибой вот тут, в песках, грузы везут...

Дронов торопился. Затем ему уже только казалось, что он спешит, и были минуты, когда он никак не мог забраться в кабину. И еще несколько раз менял повязку на пылающей голове Скибы. Он чувствовал, что и у него уже начинает болеть голова.

О том, что два автомобиля вышли в полночь и до сих пор все еще не дошли до места, доложили дежурному отряда. Сейчас же последовала команда выехать навстречу. И когда уже это распоряжение начали выполнять, наблюдатель на вышке заставы, где ждали воду, сообщил: на западе из-за песчаного косогора вышел грузовик. Заместитель начальника заставы по политчасти лейтенант Рукавишник сел в газик и отправился навстречу. Вскоре он увидел, как из первого автомобиля медленно вывалился человек и, пошатываясь, пошел ко второму, оставшемуся метрах в двухстах.

— Стойте! — крикнул лейтенант, но человек, видно, не расслышал оклика. Он шел, падал, вставал и снова шел...

Виктор очнулся на койке в казарме заставы.

— Ну и сон же у вас богатырский, — улыбаясь, говорил незнакомый сержант. — Целый день проспали.

Виктор тоже улыбнулся. Спросил:

— Как Скиба?..

— Ваш напарник? За ним прилетел вертолет. — Сержант снова обратился к Виктору:

— Бредили во сне нарушителями и о Светлане вспоминали...

— Во сне бывает, — сказал Виктор. Потом добавил: — Когда это случилось со Скибой, времени оставалось очень мало. Три часа до рассвета...

А. ТАРАДАНКИН

Н-ская застава

Рис. Б. Пашкова

Знакомьтесь с военной техникой

ГУСЕНИЧНЫЙ БРОНЕТРАНСПОРТЕР БТР-50ПК

ИЛЛЮСТРАЦИИ НА ВКЛАДКЕ

На вооружении Советской Армии находятся не только колесные бронетранспортеры, о которых журнал «За рулем» писал в 1965 году (№ 2 и № 6), но и гусеничные — замечательные боевые машины высокой проходимости и маневренности. Они предназначаются для перевозки мотопехоты, ведения разведки, охраны штабов, несения службы связи и выполнения ряда других задач. Управляют бронетранспортерами опытные, умелые воины. Много среди них воспитанников автомотоклубов ДОСААФ, получивших начальные технические знания еще до службы в армии. Думается, что молодым людям, готовящимся к военной службе, будет полезно познакомиться с этой машиной.

В сравнении с колесным гусеничный плавающий бронетранспортер БТР-50П*, о котором пойдет речь на этой странице, имеет ряд особенностей: он обладает лучшей проходимостью, может преодолевать более сложные препятствия, двигаться по болотам и снегу, с ходу форсировать водные рубежи. Его удельное давление на грунт всего 0,5 кг/см² (для сравнения: у танка Т-34, который отличается высокой проходимостью, удельное давление почти в полтора раза больше).

В броневом корпусе бронетранспортера размещены силовая установка, силовая передача, водометные движители, система электрооборудования и средства связи. Экипаж состоит из двух человек — командира и механика-водителя.

Броневые листы корпуса подразделяются на лобовые, кормовые, борта, днище и крышу. В носовой части бронетранспортера расположено **отделение управления.** В нем размещены сиденья механика-водителя, командира бронетранспортера и командира десанта, приводы управления, приборы наблюдения, радиостанция, две аккумуляторные батареи и контрольно-измерительные приборы.

Десантное отделение с сиденьями для десантников, кронштейнами для установки пулемета (пулемет СГМБ), вытяжным и нагнетательным вентиляторами расположено в средней части корпуса. Бронетранспортер может перевозить 20 десантников или 2000 килограммов груза. Если десантное отделение не имеет крыши (БТР-50П), то в нем может быть размещено устройство для погрузки и транспортировки артиллерийских систем или автомобиля.

В кормовой части корпуса расположено **силовое отделение,** которое отделено от десантного перегородкой. Здесь размещены двигатель со своими системами, главный и бортовой фрикционы, коробка передач, тормоза, внутренние редукторы, бортовые передачи, водометные движители, топливный и масляный баки, водооткачивающие насосы, система дымопуска и другое оборудование.

Силовая установка состоит из двигателя мощностью 240 л. с. и обслуживающих его систем питания топливом и воздухом, смазки, охлаждения, подогрева и пуска, а также механизма защиты двигателя от попадания в его цилиндры воды.

Двигатель и его системы (за исключением системы охлаждения и механизма защиты) имеют много общего с силовой установкой автомобиля МАЗ.

Что касается системы охлаждения, то на БТР-50П она жидкостная закрытого типа, с принудительной циркуляцией и с эжекционной вентиляцией. Для создания потока охлаждающего воздуха применяется не вентилятор, как в системе охлаждения автомобильных двигателей, а эжектор (рис. 1 на вкладке), в котором используется энергия отработавших газов. Из цилиндров двигателя они проходят через выпускные насадки эжектора в смесительную камеру диффузора. На выходе из насадок газ приобретает большую скорость благодаря сужающим соплам на их концах. В полости эжектора под радиаторами создается разрежение. Воздух, обтекающий радиаторы с наружной стороны, устремляется через них во внутреннюю полость эжектора и охлаждает жидкость и масло в радиаторах. В смесительной камере эжектора воздух смешивается с отработавшими газами, и через диффузор эта смесь выбрасывается в атмосферу.

Другой отличительной особенностью силовой установки является наличие механизма защиты двигателя от попадания воды (что необходимо, когда бронетранспортер находится на плаву). Механизм состоит из шести клапанных коробок, крана отключения воздухоочистителя, клапана слива воды, привода управления и трубопроводов.

Необычна **силовая передача** этого бронетранспортера. Кроме главного и двух бортовых фрикционов, коробки передач и двух бортовых передач, она имеет два внутренних редуктора с приводами на водометные движители. Эти редукторы позволяют раздельно или одновременно включать гусеничные и водометные движители. От редукторов есть привод к водооткачивающим насосам, которые включают, если вода проникает в корпус.

Ходовая часть включает гусеничный движитель и подвеску. Движитель состоит из двух гусеничных цепей, двух ведущих колес, двух направляющих колес с механизмами натяжения гусениц и двенадцати опорных катков. Он обеспечивает бронетранспортеру высокую проходимость.

Подвеска — индивидуальная, торсионная. Она состоит из двенадцати торсионных валов и двенадцати балансиров. Для быстрого гашения колебаний корпуса, возникающих при движении, подвеска оборудована гидравлическими амортизаторами.

Водометные движители (рис. 2 на вкладке) обеспечивают движение бронетранспортера по воде. Их два, они установлены в силовом отделении вдоль обоих бортов бронетранспортера. По принципу действия это реактивные гидравлические движители: при выбрасывании воды, забираемой из водоема, возникает реактивная сила, толкающая бронетранспортер в сторону, обратную направлению выхода воды. Величина реактивной силы, а следовательно, и скорость движения, зависит от количества и скорости выбрасываемой воды.

Каждый из движителей имеет водопроточную трубу 2, состоящую из четырех частей: приемного патрубка 13, корпуса 1 водяного насоса, соплового патрубка 4, кормового патрубка 6. Приемный патрубок, прикрепленный к днищу корпуса, закрыт решеткой 12, которая исключает попадание посторонних предметов внутрь трубопровода. В корпусе водяного насоса установлены рабочее колесо 11, насос с механизмом привода и направляющий аппарат 10, который выпрямляет вращающийся поток воды (чтобы уменьшить потери на трение). Рабочее колесо — стальное, имеет пять профилированных лопастей, отлитых заодно со ступицей.

Кормовые патрубки крепятся на кормовом листе корпуса. Выходные отверстия камер можно перекрывать заслонками 7, которые и обеспечивают управление бронетранспортером (повороты) на плаву.

При форсировании водной преграды вода, засасываемая насосами бронетранспортера, проходит через направляющие аппараты, водопроточную систему и при открытых кормовых патрубках с большой скоростью выбрасывается за корму бронетранспортера; при этом создается реактивное усилие, под действием которого обеспечивается движение вперед. Чтобы дать машине задний ход, надо перекрыть заслонками кормовые патрубки. Тогда вода будет перепускаться через трубы заднего хода и выбрасываться в сторону носовой части (под небольшим углом к продольной оси бронетранспортера). Перекрытие заслонкой одного из кормовых патрубков вызывает поворот бронетранспортера: левого — влево, правого — вправо. Водометный движитель включается и выключается с места механика-водителя при помощи рычагов управления внутренними редукторами.

Максимальная скорость бронетранспортера на шоссе составляет 44 км/час, на воде — 10 км/час.

Для связи экипажа с командованием служит приемопередающая радиостанция, а для ведения переговоров между членами экипажа — танковое переговорное устройство.

Е. ОРЕХОВ, инженер-полковник

* На вооружении имеется два варианта БТР-50ПК (с крышей) и БТР-50П (без крыши).



СКОЛЬКО ЖИТЬ АВТОМОБИЛЮ?

АНКЕТА В ЦИФРАХ

в процентах от общего количества участников *

Постоянное место эксплуатации автомобиля!

Москва	— 10
Ленинград	— 10
столица союзной республики	— 10
областной город	— 30
районный город	— 25
поселок городского типа	— 10
сельский населенный пункт	— 5

Марка и модель автомобиля!

«Запорожец»	— 20
«Москвич-401»	— 7
«Москвич-402»	— 6
«Москвич-407»	— 20
«Москвич-403»	— 10
«Москвич-408»	— 10
М-20 «Победа»	— 6
М-21 «Волга»	— 20
другие	— 1

Год выпуска автомобиля!

до 1960	— 26
1960	— 5
1961	— 9
1962	— 9
1963	— 11
1964	— 14
1965	— 10
1966	— 9
1967	— 7

Каков пробег автомобиля с начала эксплуатации (тыс. км)!

до 21	— 23
21—40	— 28
41—60	— 19
61—80	— 11
81—100	— 7
101—200	— 8
201 и выше	— 4

Каков среднегодовой пробег автомобиля (тыс. км)!

до 3	— 7
3—4	— 6
4—5	— 8
5—6	— 10
6—7	— 10
7—8	— 11
8—9	— 10
9—10	— 12
10—11	— 6
11—12	— 5
свыше 12	— 15

* В ряде случаев приведенные цифры в сумме составляют более 100 процентов: ведь на некоторые вопросы читатели могли давать несколько ответов.

В самом деле, сколько — пять, десять или двадцать лет? Ответить на поставленный вопрос не просто. Для этого надо знать многие вещи. Сколько, например, километров и по каким дорогам пробегает в день ваш автомобиль, каковы его нагрузки, в каких условиях он хранится, где проходит техническое обслуживание и т. д., и т. п. К тому же, только отчетливо представляя себе все условия эксплуатации индивидуальных автомобилей, можно правильно спланировать систему технического обслуживания.

Именно с этой целью журнал в прошлом году провел среди читателей специальное обследование («За рулем», 1967, № 5). Надо сказать, что до сих пор более или менее полного представления о характере использования индивидуальных автомобилей и условиях их «жизни», тем более в масштабе всей страны, не было. Журнальная анкета — первая попытка такого рода исследований. И вот сейчас уже можно подвести некоторые ее итоги. Этот референдум, в котором приняло участие 5700 автолюбителей, позволяет с достаточной степенью достоверности сделать выводы по целому ряду вопросов. Думаем, что они представят практический интерес для специалистов сферы технического обслуживания и помогут уже в ближайшее время улучшить эту работу.

Предоставляем слово одному из составителей анкеты доценту Московского инженерно-экономического института О. А. Лушникову. На этих же страницах вы найдете развернутые статистические данные, которые позволила собрать анкета.



Что же представляет собой сегодня парк наших индивидуальных, как их называют, автомобилей?

Половину его составляет семейство «Москвичей»: из них 20 процентов — моделей «403» и «408», 20 процентов — «407» и 13 процентов — «401» и «402». «Волги» и «Запорожцы» делят между собой привязанности автолюбителей приблизительно поровну, и тоже по 20 процентов. Число анкет владельцев автомобилей иностранного производства составило только один процент. Видимо, оно отражает реальное «соотношение сил» в нашем автомобильном парке.

Большая часть автомобилей (85 процентов анкет) находится в эксплуатации не свыше десяти лет. Средний возраст машин равен шести годам, за которые они набегают около 60 тысяч километров. Весьма солидный возраст и пробег (около 180 тысяч километров) имеют «Победы». Вообще же среднегодовой пробег по всем маркам машин довольно стабилен и равен 8825 километрам. Ниже этой нормы он у «Запорожцев» — 7900 километров, несколько выше (8880) — у «Волг». Надо сказать, что пробег этот для огромной территории нашей страны невелик и объясняется скорее всего недостаточным еще развитием дорожной сети и суровыми климатическими условиями в ряде районов. Неприспособленность наших машин к холодному времени года приводит к тому, что только шестая часть индивидуальных автомобилей используется круглогодично, в среднем же автолюбительский сезон длится восемь месяцев, причем, что весьма показательно, длиннее всего он у «Запорожца» — машины, меньше боящейся морозов. Начинается этот сезон в середине марта; в апреле более 80 процентов машин на ходу. Закрытие падает на конец октября, причем в ноябре 74 процента автомобилей уже законсервированы.

Таким образом, скрытые тенденции к увеличению годового пробега у автомобиля есть, и нам думается, что через несколько лет он будет составлять 15—20 тысяч километров в год. Цифра вполне реальная, и ее надо учитывать при планировании сети станций технического обслуживания.

Анкета позволила установить, что только пятая часть автолюбителей ездит на машине каждый день, обычно же три-четыре дня в неделю индивидуальный автомобиль бездействует. Только треть приславших нам анкеты написали, что они пользуются автомобилем для поездок на работу и по служебным делам. Наиболее интенсивно автомобиль «трудится» по воскресным дням и во время отпуска его владельца. Ездят в машине одновременно не больше трех человек.

«Квартирный вопрос», как показали ответы наших читателей, решен по стране далеко не одинаково. В сельской местности, районных и областных го-

родах 80 процентов автомобилей обеспечены жильем. В крупных городах положение много хуже. А дальше с гаражами становится все труднее. Показательно, что владельцы новых автомобилей имеют гаражи лишь в 60 случаях из ста. Что представляют собой гаражи автолюбителей? В 39 случаях из ста это каменные неотапливаемые постройки, в 27 — деревянные, а 11 процентов приходится на долю железных, плохо предохраняющих автомобиль от температурных воздействий.

На вопрос о трудностях, которые испытывают автолюбители, три четверти читателей ответили — недостаток запчастей.

В многочисленных приложениях к анкетам владельцы индивидуальных автомобилей говорят о том времени, когда производство запасных частей будет планироваться с учетом спроса, когда распределение их будет более гибким и оперативным.

Однако запасные части — лишь одна сторона проблемы сервиса. А где выполнить ремонтные работы? Всем понятно, что сразу создать сложную и разветвленную сеть станций техобслуживания невозможно. Анкетный опрос наметил, на наш взгляд, вполне реальный, быстрый и недорогой путь. Автолюбители предлагают создать широкую сеть небольших и универсальных станций с несложным технологическим оборудованием и минимальным запасом наиболее ходовых деталей.

Такие станции на два-три рабочих поста занимают мало места (особенно в городе), обслуживаются небольшим штатом рабочих. Перечень услуг на них весьма широкий: от мойки и заправки автомобиля до регулировки отдельных узлов и замены изношенной детали.

Строительство мелких станций можно вести быстро, и обходится оно недорого, особенно если использовать местные и стандартные строительные материалы. Станции эти всегда рентабельны, а капитальные вложения окупаются за несколько месяцев. Если в зимнее время мало работы, то такую станцию легко законсервировать на два-три месяца, а рабочим предоставить отпуск или временно перевести на другие предприятия. Наконец, бюджет любого города всегда выдержит строительство небольших станций техобслуживания. Есть преимущества у них и для клиентов — они обычно расположены недалеко от потребителей.

Специализированные станции обслуживания желательно строить крупными и хорошо оснащенными технически. Эти предприятия должны специализироваться на ремонте двигателей, отдельных агрегатов автомобиля, окраске кузовов и т. п. Для их строительства (это дело второй очереди) можно использовать прибыль от деятельности мелких станций, а она будет немалой. Сейчас каждый владелец автомобиля в год только на обслуживание и ремонт расходует в среднем до 75 рублей, но большая часть этих денег попадает в руки частных лиц.

Более того, анкета свидетельствует о том, что 98 процентов (!) автолюбителей не прибегает к помощи станций технического обслуживания совершенно. И, очевидно, к этому уже привыкли. Печально, но факт: лишь около трети читателей отметило отсутствие СТО как одну из трудностей владения автомобилем.

Почему же автолюбитель проезжает мимо оазисов технического сервиса? Главная причина — низкое качество работ и их высокая стоимость. Такое положение — прямое следствие недостаточного числа станций технического обслуживания и отсутствия на них необходимого диагностического оборудования. Только создание развитой сети постов диагностики технического состояния автомобилей (включая посты безопасности движения) избавит автолюбителя от этих беспокойств — автоматика и электроника позволят вовремя и безошибочно обнаружить те или иные «болезни» автомобиля, а также легко проконтролировать работу технической службы. Оснаститься современным оборудованием нашим станциям техобслуживания просто необходимо. Пора подумать и над изменением системы материального поощрения рабочих, над введением обязательных гарантий.

Любопытно и то, что ни далекое расположение станций обслуживания, ни не очень удобные часы их работы не являются серьезным препятствием для автолюбителей в эксплуатации автомобиля. Только шесть процентов всех полученных нами анкет ставят подобные обстоятельства на первое место. Вообще же читатели журнала проголосовали за работу станций без выходных дней и в вечерние часы.

Чем же они должны помочь автолюбителю? На этот счет участники опроса высказались совершенно ясно и определенно. Во-первых, выполнением работ по антикоррозийной защите автомобилей и, во-вторых, регулировками узлов и приборов. С такими же профилактическими работами, как мойка, смазка, крепеж, автолюбители справляются в основном сами. Говоря об операциях ремонтного характера, большинство автолюбителей сходится на одном — они хотели бы получать техническую помощь в серьезных работах: ремонте двигателя, окраске и, конечно же, аварийном ремонте. И лишь семнадцать процентов высказались за выполнение на станциях мелкого текущего ремонта.

Вот при каких условиях, по мнению читателей журнала, автомобилю будет обеспечена спокойная и долгая жизнь. Почти все принявшие участие в анкете журнала заявили, что станут регулярно пользоваться услугами станций технического обслуживания, если последние будут работать нормально. И это, на наш взгляд, самый веский довод, который должны принять во внимание специалисты, разрабатывающие планы развития технического сервиса в нашей стране.

Мы уверены, что так и будет.

АНКЕТА В ЦИФРАХ

Продолжительность эксплуатации в течение года!

до 7 мес.	19
7 »	22
8 »	23
9 »	11
10 »	6
11 »	3
12 »	16

Количество автомобилей в эксплуатации по месяцам!

в январе	16
в феврале	20
в марте	40
в апреле	82
в мае	100
в июне	100
в июле	100
в августе	100
в сентябре	95
в октябре	70
в ноябре	26
в декабре	13

В каких дорожных условиях работает автомобиль!

на разных дорогах	62
на хороших дорогах	27
на плохих дорогах	11

Сколько дней в неделю используется автомобиль!

один-два	15
три	25
четыре	20
пять	10
шесть	10
семь	20

В каких целях!

для отдыха в выходные дни	67
для отдыха во время отпуска	62
для различных поездок	52
для отдыха после работы	49
для хозяйственных дел	40
для служебных поездок	32

Сколько человек обычно ездит в автомобиле!

один	5
двое	20
трое	35
четверо	35
пятеро	5

Где хранится автомобиль!

в каменном холодном гараже	39
в деревянном гараже	27
на открытой площадке	12
в железном гараже	11
под брезентом	6
в каменном теплом гараже	5

В каком гараже хотели бы хранить автомобиль!

отапливаемом	72
неотапливаемом	5
индивидуальном	56
коллективном	23
одноэтажном	25
многоэтажном	4

Какие трудности испытываете при эксплуатации автомобиля!

недостаток запасных частей	75
плохая работа СТО	41
отсутствие СТО	37
высокая стоимость содержания	36
плохие дорожные условия	28
трудный пуск двигателя зимой	24
отсутствие гаража	16
недостаточная сеть АЗС	15

Средний расход бензина (л/100 км)!

«Запорожец»	8,3
«Москвич»	9,9
М-20 «Победа»	13,3
М 21 «Волга»	12,7



АНКЕТА В ЦИФРАХ

Какова средняя стоимость содержания автомобиля в год (руб.)?

	всего	в т. ч. бензин
«Запорожец»	— 107	45
«Москвич-407»	— 140	52
«Москвич-408»	— 128	64
«Волга»	— 168	65

Можете ли сами обслуживать свой автомобиль?

да — 76 нет — 24

Место обслуживания и ремонта автомобиля?

	регулярно	иногда
НА СТО	2	24
в автохозяйстве	2	8
в своем гараже	65	24
у дома	20	12
«на стороне»	11	32

Кто выполняет эти работы?

	профессионалы	любители
работники автохозяйств	5	—
работники СТО	11	—
приглашенные	22	17
сами владельцы	34	66

Почему не пользуетесь услугами СТО?

низкое качество работ	— 48
высокая стоимость работ	— 44
отсутствие гарантий	— 43
большие очереди	— 35
отказы в выполнении тех или иных работ	— 33
отсутствие СТО	— 32
неудобные часы работы	— 16

Какие работы хотели бы выполнять на СТО?

а) профилактического характера:

антикоррозийную защиту	— 55
регулировочные работы	— 54
мойку	— 34
общее обслуживание	— 31
смазку	— 28
электротехнические работы	— 25
крепеж	— 18

б) ремонтного характера:

любые работы	— 51
ремонт двигателя	— 47
окраску и подкраску	— 44
аварийный ремонт	— 30
ремонт агрегатов	— 29
мелкий ремонт	— 17

Какими вы представляете станции обслуживания?

универсальными	— 64
специализированными	— 21
мелкими при АЗС	— 40
крупными	— 16

Какое время работы СТО вам подходит?

без выходных дней	— 45
в вечерние часы	— 44
с выходным на неделе	— 33
общее для всех предприятий	— 16
с выходным в воскресенье	— 7

В ПУТИ ПРИГОДИТСЯ

Автотуризм — как это заманчиво и интересно! Все большей популярностью он пользуется, все шире распространяется, становится все более массовым.

Автотуризм это чудесный отдых, это познание неповторимых красот Родины, знакомство и общение с интересными людьми...

Подготовку к нынешнему туристскому сезону наш «Клуб» начал на предыдущем своем заседании. Сейчас мы продолжим этот разговор.

Речь пойдет об устройстве отдыха в машине, который так необходим в длительной поездке.

Пытливые и настойчивые автолюбители не прекращают конструкторских поисков и в этой области. Мы разбираем вариант, одобренный на «запорожском» смотре-конкурсе любительских усовершенствований (см. «За рулем», 1967, № 11). Передаем слово автолюбителю Л. К. ЩЕРБАКОВУ, члену московского автомотоклуба ДОСААФ, автору разработки.

Как иногда хочется остановиться на ночь не в кемпинге или гостинице, а в лесу или на берегу речки. А чтобы хорошо отдохнуть, нужно устроить в автомобиле удобные спальные места.

В «Клубе» уже разбирались три способа раскладки сидений «Запорожца» — на восьмом и сорок втором заседаниях («За рулем», 1964, № 8 и 1967, № 6). Каждый из них обладает своими достоинствами, но и не свободен от некоторых неудобств. В одном случае отрезки труб выступают на передних сиденьях и на спинке заднего, к тому же приходится возить с собой дополнительные трубки; во втором — для раскладки сидений нужно держать в машине ящик, брусок и четыре кусочка фанеры; в третьем — использовать канистру и чемодан; в первом и третьем — спинки передних сидений надо повернуть к дверям, и они затрудняют вход в машину.

1800
БРЫЗГОВИК
СТЕНКА МОТОРНОГО ОТСЕКА
1 2 3 4 5

Рис. 1. Полная раскладка сидений: 1 — переднее сиденье, «шагнувшее» вперед и вставшее на упоры; 2 — спинка переднего сиденья, вставленная в его горизонтальные гнезда; 3 — спинка заднего сиденья; 4 — заднее сиденье; 5 — пол багажника за задним сиденьем.

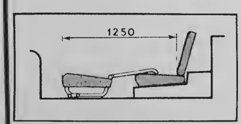


Рис. 2. Частичная раскладка.

Я предлагаю вариант раскладки сидений (рис. 1) без дополнительных подкладок. Затраченный на переоборудование труд окупается удобством отдыха и быстротой раскладки. Этот ва-

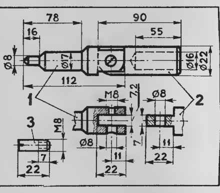


Рис. 3. Шарнир спинки переднего сиденья (4 шт.): 1 — нижняя часть; 2 — верхняя часть; 3 — ось шарнира.

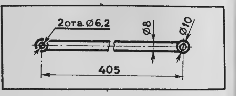


Рис. 4. Стяжной стержень (2 шт.).

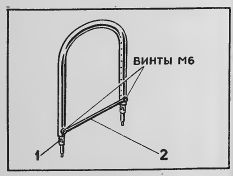


Рис. 5. Основание спинки с укрепленными шарнирами и стяжным стержнем: 1 — шарнир; 2 — стержень.

риант допускает и неполную раскладку — для кратковременного отдыха в пути. В этом случае откидываются назад спинки передних сидений (рис. 2). А если с вами едет ребенок, то для него можно устроить «отдельную» постель длиной до 125 см: спинку правого сиденья можно откинуть за несколько секунд. Полная же раскладка сидений (вдвоем), занимает две-три минуты. Места для отдыха получаются длиной 180 см.

ОТКИДНЫЕ СПИНКИ

Сначала изготовляем шарниры (рис. 3) и стержни (рис. 4). Затем снимаем передние сиденья, их обшивку, пористую резину и ремни со спинок. Далее разрезаем трубы спинок на 5—6 мм ниже уровня обшивки (описание дается применительно к машинам первых выпусков, у которых спинки сделаны как одно целое с сиденьями). Верхние части 2 шарниров (см. рис. 3) плотно вставляем в спинки на глубину 60 мм, а выступающие части 1 слегка опиливаем, чтобы они легко входили в трубы. Спинки с шарнирами вставляем в сиденья и на расстоянии 10 мм выше среза делаем отверстия с резьбой М6. Закрепляем шарниры двумя винтами длиной 12—15 мм. Ими же привертываем стержень 2, фиксирующий размер между трубами (рис. 5). Остается укрепить ремни, пористую резину и надеть обивку. Нижнюю ее часть обертываем вокруг стержня и подшиваем.

Спинка, полностью вставленная в сиденье, не может откидываться, поскольку шарниры углублены в трубы.

Каждый раз, собирая сиденья после отдыха, следует проверять плотность посадки спинки сиденья водителя. Надо исключить всякую возможность случайного ее откидывания при резком торможении.

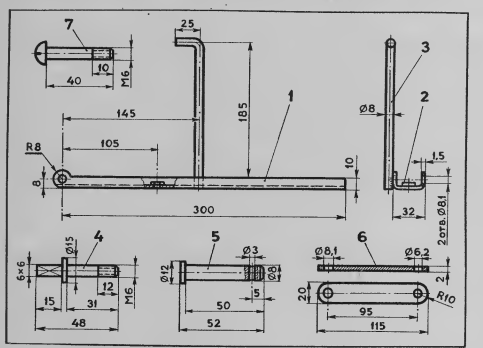


Рис. 6. Детали для переднего сиденья: 1 — подкладка (4 шт.); 2 — бонка (2 шт.); 3 — упор (4 шт.); 4 — фиксирующий винт (2 шт.); 5 — ось (4 шт.); 6 — планка (8 шт.); 7 — шарнирный винт (4 шт.).
Два упора 3 надо приварить к двум подкладкам 1 справа, а к двум другим — слева. Деталь 2 — стандартные бонки с резьбой М6, наружным диаметром 11 и высотой 5 мм. Приклепываются к двум наружным подкладкам. На верхнем конце винта 4 нужно укрепить любую пластмассовую ручку диаметром 40 мм. Деталь 1 — из стали толщиной 1,5 мм; деталь 6 — из стали толщиной 2 мм.

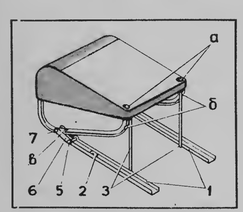


Рис. 7. «Шагающее» сиденье в сборе: а — отверстия для шарниров спинки в рабочем положении; б — отверстия для штырей шарниров спинки при раскладке; в — отверстие под винт 4. Остальные позиции — те же, что и на рис. 6.

«ШАГАЮЩИЕ» СИДЕНЬЯ

Как видно из рис. 1, при полной раскладке передние сиденья «шагают» вперед. Этим увеличивается общая длина постели. Кстати, так же «шагают» при раскладке и сиденья «Победы».

Предварительно изготовив необходимые детали согласно рис. 6, снимаем с машины сиденья с полозьями, в которые они вставлены (для упрощения описания работ дальше будем говорить об одном переднем сиденье — левом). Удаляем фиксирующий штырь с пружинкой и срезаем скобку, в которую она упиралась. Рассверливаем нижнее входное отверстие так, чтобы в него утапливалась бонка 2 (диаметр отверстия 12 мм, глубина 5 мм).

После этого ставим сиденье на две подкладки 1, так, чтобы их шарнирные части были обращены вперед, а упоры 3 находились под сиденьем. Винтом 4 плотно привертываем его к левой подкладке. Для точной установки правой подкладки и обеспечения соосности обоих шарниров рекомендуется предварительно продеть сквозь них прямой круглый металлический стержень диаметром 8 и длиной 500 мм. На выступающие концы этого стержня нужно надеть по одной планке 6, повернуть их назад так, чтобы центры малых отверстий находились на середине трубы сиденья, и по месту просверлить в трубах два отверстия диаметром 6,2 мм под винты М6.

Теперь вывернем винт 4 и, придерживая на месте подкладки 1, попробуем переставить сиденье вперед так, чтобы планка 6 повернулась против часовой стрелки вокруг первого стержня. При этом заднюю часть сиденья нужно приподнять и поставить поперечной планкой (имеющейся сзади) на загнутые концы упоров 3. Сиденье должно легко «шагнуть» вперед на 190 мм и стать почти горизонтально на упоры 3 (рис. 7). Для подгонки упоры следует подогнуть. Чтобы при полной раскладке спинка могла вставляться в трубы сиденья, в них на 120 мм ниже среза нужно просверлить (по месту) два отверстия диаметром 8,2 мм. Аналогичные работы проделываем со вторым сиденьем.

Теперь — сборка. Винтами 7 привертываем к сиденью планки 6, подложив под них резиновые шайбы толщиной 4 мм. Расстояние между планками должно стать равным 32 ± 0,5 мм. После этого нужно законтрить гайку. Затем сиденье устанавливаем на машину и вставляем оси 5 (они шплинтуются). Укрепляем сиденье винтом 4 и ставим на место спинку. Шарнирные соединения неплохо слегка смазать маслом.

СЪЕМНАЯ ЗАДНЯЯ

Эта часть работы самая простая. Нужно вывернуть два винта, на которых крепится и поворачивается спинка, снять ее, а отверстия для винтов в проушинах пропилить насквозь вниз. Винты завертываем на место (в выступающие кронштейны), спинка своими прорезями будет вставляться (садиться) на винты. Эта работа проиллюстрирована в журнале («За рулем», 1967, № 6, стр. 18, рис. 7).

Рычаг переключения передач нужно сделать съемным для того, чтобы он не мешал устройству постели. Кроме этого, такая конструкция рычага (рис. 8) является, я бы сказал, неплохим противоугонным средством: покидая машину, рычаг можно снять. Стержень «штатного» рычага нужно отпилить, оставив конец длиной 60 мм. Ручку навертываем от старого рычага.

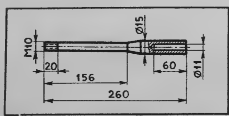


Рис. 8. «Противоугонный» рычаг.

А теперь еще один совет. Пол багажника, имеющегося за задним сиденьем, нужно установить наклонно. Тогда будет удобно положить подушки.



Михаил Останка за рулем бронетранспортера. *Фото В. Высоцкого*

ЕМУ ИДТИ ПЕРВЫМ

Задолго до рассвета сигнал тревоги взломал тишину, вмиг поднял воинов с постелей, наполнил казарму торопливым топотом солдатских сапог, отрывистыми словами команды. Сержант Михаил Останка, застегивая на бегу куртку, поспешил к своему бронетранспортеру. Он водитель, и его место там, у машины, а в учении успех подразделения зависит от четкого и быстрого выполнения своих обязанностей каждым из воинов в отдельности.

Михаил сразу же запустил двигатель,и он заработал мягко и ровно, постепенно прогреваясь. Ожили стрелки приборов.

— Сержант Останка! — услышал он голос командира. Выскочил из кабины, подошел:

— Слушаю, товарищ капитан.

— Пойдете в разведку. Задача заключается в следующем, — офицер развернул планшетку с картой и, осветив ее фонариком, указал на расположение «противника». — Нам необходимо лесом незаметно проскочить вот сюда...

Конечно, командир знал, кого посылать — сержант Михаил Останка не подведет. В самых сложных условиях: и зимой, и в весеннюю распутицу, и летом, и в осеннюю слякоть приходилось ему водить бронетранспортер. В служебной карточке более двадцати благодарностей, сфотографирован при развернутом Знамени части, а недавно получил поощрительный отпуск, побывал дома на Ставропольщиине.

Родителей у Михаила нет. Друзья и товарищи по-прежнему живут в селе Маныческое. Работать начал рано. После восьмилетки окончил курсы механизаторов и стал трактористом. А потом поступил в филиал Светлоградского автомотоклуба ДОСААФ. Учился Михаил прилежно и закончил курсы, получив не только квалификацию водителя, но и третий спортивный разряд. В армии он уже на первом году службы стал отличником боевой и политической подготовки. Здесь же вступил в партию.

Во время отпуска Михаил навестил автомотоклуб. Долго в тот день длилась беседа выпускника клуба с курсантами. С интересом слушали они рассказ военного водителя. И о чем ни заходил разговор, сходились на том, как важна сейчас эта специальность в современной армии. Хорошим пропагандистом оказался классный шофер.

...Сегодня ему поручено идти первым. Он обязан найти путь к речке и затем по берегу вывести колонну в тыл «противника». Под машиной потрескивают кустики. Лес, качаясь, спешит навстречу, черный, таинственный. В стороне остались обороняющиеся. Они тоже, конечно, не дремлют. Михаил догадывается, почему командир выбрал хотя и короткий, но трудный маршрут: «противник» вряд ли предполагает, что наступающим придет в голову пробраться в тыл берегом лесной извилистой речушки да еще ночью.

К рассвету все машины с десантом были в назначенном районе. За отличное выполнение оперативной задачи командир объявил сержанту Михаилу Останке благодарность.

Геннадий НЕКРАСОВ

Н-ская часть

соревнования на призы журнала „За рулём"

ИДЕИ ЛЕНИНА ТОРЖЕСТВУЮТ!

Перед вами карта. Алтай, юго-западная часть Сибири, восточные районы Казахстана, север Киргизии.

Путешествуя сегодня по дорогам этого края, автомототуристы ежедневно, ежечасно сталкиваются с яркими свидетельствами торжества ленинских идей.

Новосибирск. Некогда захолустный городок превратился ныне в крупнейший индустриальный и культурный центр Сибири. Расположенный здесь Сибирский филиал Академии Наук СССР ведет большие научные исследования, многие из которых имеют мировое значение.

Двигаясь дальше, к югу, мы попадаем в Барнаул. Родина великих русских изобретателей И. Ползунова и П. Фролова, он преобразился за годы Советской власти. Здесь выросли крупные предприятия химической и машиностроительной промышленности. Несколько южнее города, от Бийска, начинается живописный Чуйский тракт. Он идет через всю Горно-Алтайскую автономную область, коренное население которой— алтайцы — лишь с приходом Великого Октября обрело национальную автономию.

Рубцовск. В свое время Владимир Ильич мечтал о ста тысячах тракторов для переустройства деревни. В годы пятилеток его мечты стали реальностью. В числе других вырос рубцовский тракторный завод, носящий имя М. И. Калинина, соратника вождя революции.

Современная автомагистраль Семипалатинск — Алма-Ата ведет путешественников по Советскому Казахстану. Вы проезжаете новые города и поселки, перед вами — современные промышленные предприятия. Ранее пустынные места ныне превращены героическим трудом советских людей в плодородные поля и цветущие сады.

Столица Казахской ССР Алма-Ата — не только крупный промышленный центр с высшими учебными заведениями, научно-исследовательскими институтами. Город представляет и большой историко-революционный интерес. В годы гражданской войны отсюда посланцы В. И. Ленина, большевистской партии руководили вооруженной борьбой против белогвардейцев и буржуазных националистов.

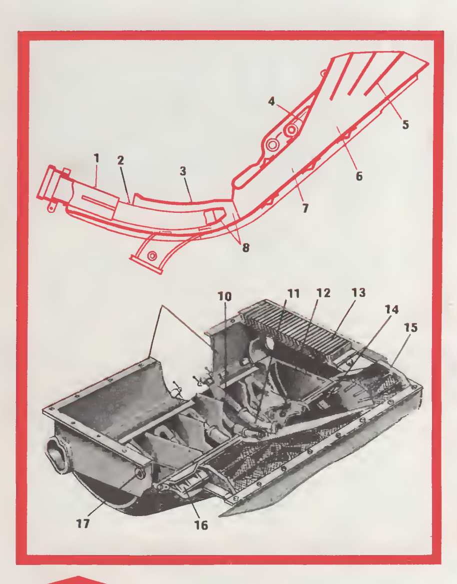
Направляясь из зеленой Алма-Аты на север, участники заочных соревнований попадут во Фрунзе, столицу Киргизии. Дореволюционный Пишпек превратился в крупный индустриальный центр. Недавно здесь вступил в строй большой автосборочный завод, который будет снабжать грузовиками районы целинных земель и Западной Сибири.

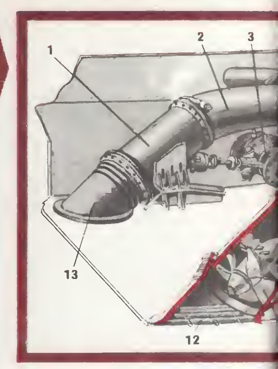
Проехав этот своеобразный край от Новосибирска до Фрунзе, участники путешествий увидят картину преображенной советским человеком земли.



Художник Т. Алексеева

2. Водометный движитель: 1 — корпус водяного насоса; 2 — водопроточная труба; 3 — внутренний редуктор; 4 — сопловый патрубок; 5 — корпус привода к заслонке; 6 — кормовой патрубок; 7 — заслонка; 8 — труба заднего хода; 9 — картер привода; 10 — лопатки направляющего аппарата; 11 — рабочее колесо; 12 — решетка; 13 — приемный патрубок.







1. Эжектор: 1 — выпускная труба; 2 — выпускной насадок; 3 — вторичный насадок; 4 — дроссельная заслонка; 5 — броневые щитки диффузора; 6 — диффузор; 7 — смесительная камера; 8 — сопла насадок; 9 — корпус; 10 — выпускная труба; 11 — вторичный насадок; 12 — отверстие в шестой секции для отсоса пыли из воздухоочистителя; 13 — броневая решетка; 14 — диффузор; 15 — сетка; 16 — дроссельная заслонка первой секции; 17 — отверстие для выхода паровоздушной трубки водяного радиатора.

Художник В. Петров

ГУСЕНИЧНЫЙ БРОНЕТРАНСПОРТЕР БТР-50ПК

1. Топливный бак
2. Двигатель
3. Коробка передач
4. Радиатор
5. Бортовой фрикцион
6. Эжектор
7. Водометный движитель
8. Обзорные лючки
9. Приборы наблюдения командира БТР
10. Приборы наблюдения водителя
11. Волноотражательный щит
12. Фара для прибора ночного видения
13. Сиденья для десантников

Статью инженер-полковника Е. Орехова о бронетранспортере БТР-50ПК читайте на странице 11.

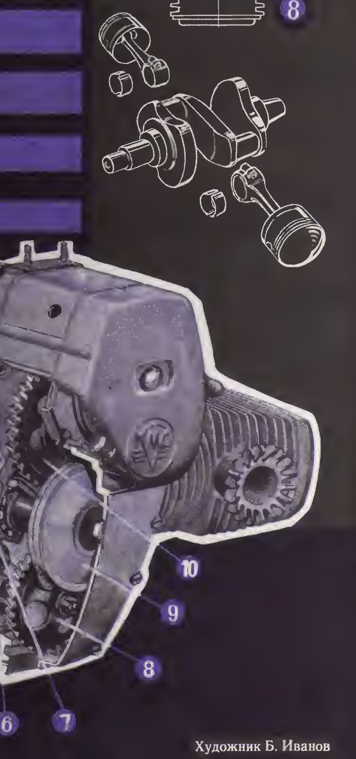
двигатель мотоцикла «днепр»

Цельнокованный или литой коленчатый вал

Разъемные нижние головки шатунов

Очистка масла в центрифуге

Смазка под давлением



Художник Б. Иванов





В лексиконе мотолюбителей появилось слово «Днепр». Так назван новый дорожный мотоцикл с коляской, созданный на Киевском мотоциклетном заводе. В соответствии с принятой методикой киевляне разделили процесс освоения машины на два этапа. Первый — это конструирование, испытание, доводка и промышленное производство двигателя — более мощного и более экономичного. Он устанавливается на экипажную часть ныне выпускаемой модели. Второй — разработка усовершенствованной экипажной части, на которую монтируется уже освоенный, но более форсированный двигатель.

Сейчас завершен первый этап — на экипажную часть мотоцикла К-750 М установлен новый двигатель, получивший обозначение МТ8. О нем и пойдет речь.

Уже по внешнему виду двигатель «Днепра» выгодно отличается от предшественника — двигателя мотоцикла К-750М — современными очертаниями, отсутствием выступающих частей, законченностью форм. Главное же — он превосходит старый двигатель по основным параметрам. При меньшем объеме цилиндров (650 см^3) и степени сжатия 7 мощность двигателя «Днепра» достигает 32—34 л. с. (вместо 26 л. с. при степени сжатия 6 двигателя К-750).

Установка двигателя МТ8 повысила максимальную скорость мотоцикла с коляской с 90 до 100—105 км/час. Контрольный же расход топлива при этом не только не возрос, но даже снизился с 6 до 5,7—5,8 литра на 100 километров пути. Топливо осталось прежним — бензин А-72 или А-76.

Наряду с улучшением технической характеристики значительно увеличена надежность и долговечность двигателя. В первую очередь это относится к кривошипно-шатунному механизму — слабому месту предшественника МТ8, составной коленчатый вал которого с впрессованными шейками и роликовыми подшипниками нижних головок шатунов требовал ремонта в среднем через 15 тысяч километров.

В двигателе МТ8 коленчатый вал несоставной (цельнокованный или литой) из высокопрочного чугуна. Нижние разъемные головки шатунов вращаются на подшипниках скольжения (вкладышах), заимствованных у двигателя «Москвича-408». Замена вкладышей сравнительно проста, она необходима в среднем после 50 тысяч километров пробега. Подшипники скольжения очень требовательны к чистоте масла, поэтому оно проходит очистку в центрифуге, установленной на передней цапфе коленчатого вала. Напомним: в двигателе К-750М шатунные подшипники коленчатого вала смазываются подачей истекающей от насоса струи. У МТ8 масло к этим узлам подается под более высоким давлением (2—4 атм.) с предварительной очисткой в центрифуге. Это значительно уменьшает износ трущихся поверхностей и увеличивает срок службы деталей. Уже при нажиме на пусковую педаль благодаря мощному насосу масло поступает к точкам смазки, облегчая пуск двигателя. Оригинальный редукционный клапан перепускает масло, не давая ему смешиваться с не очищенным центрифугой.

Новый износостойкий сапун сократил количество масла, выбрасываемого в атмосферу, а изменение маслосбрасывающих колец уменьшило потери его в самом двигателе. В результате общий расход сократился с 0,25 л до 0,10—0,13 л. на 100 км.

Головки и цилиндры крепятся к картеру сквозными шпильками (вместо фланцевого соединения у К-750М). Это облегчает разборку и сборку.

Коробка передач сохранилась от прежней модели, но для увеличения надежности и долговечности механизм ножного переключения сделан закрытым.

Источник питания потребителей тока — хорошо зарекомендовавший себя 65-й ваттный генератор Г414 в улучшенном исполнении. Новые фонари стоп-сигнала и заднего освещения обеспечивают безопасность езды в ночное время.

Установочная партия новых машин уже поступила к потребителям. В нынешнем году начнется плановый выпуск мотоциклов К-650 «Днепр».

П. МУХИН,
глааный конструктор мотоциклетного зааода

г. Киев

Характеристика двигателя «Днелр»

Тил — четырехтактный, оллозитный, аерхнеклаланный, с воздушным охлаждением
Число цилиндров — 2
Рабочий объем, см^3 — 649
Диаметр цилиндра, мм — 78
Ход поршня, мм — 68
Стелень сжатия — 7
Мощность л. с., при об/мин — 32—34/5200—5300
Максимальный крутящий момент, кгм — 4,9—5,1
Контрольный расход толлиаа, л/100 км — 5,7—5,8.
Вес двигателя с коробкой лередач, кг — 67.

1 — штанги; 2 — коромысло; 3 — клапан; 4 — поршень; 5 — маслоприемник; 6 — клапан редукционный; 7 — опорный подшипник коленчатого вала; 8 — шестерня привода масляного насоса; 9 — центрифуга; 10 — шестерня распределительного вала; 11 — шестерня привода генератора.

ДВАДЦАТЬ ЛЕТ В ПУТИ С «ПРАВДОЙ»

Каждый год советские люди отмечают День печати, день, связанный с выходом первого номера осиованной В. И. Лениным газеты «Правда», органа Центрального Комитета нашей партии. Читатели знают ее боевых публицистов, очеркистов, активных авторов Но есть люди, чьих имен не встретишь на страницах газеты, и тем не менее их с полным основанием считают правдистами. Это наборщини, печатники, это и водители автомобилей, доставляющие готовую продукцию и матрицы к поездам и самолетам, чтобы наутро жители Хабаровска и Ташкента, Киева и Баку, Минска и Ашхабада получили свежий номер «Правды».

К числу прекрасных мастеров, много лет труда отдавших газете, относится куйбышевский шофер Архип Филиппович Юртаев, о иотором рассказала в очерке многотиражка «Правдист». Мы перепечатываем его с небольшими сокращениями.

Ночь. В ветровое стекло нашего «газика» вьюга неистово бросает целые копны снега. Не видно ни зги. Архип Филиппович Юртаев внимательно всматривается вперед. Только по ему одному известным ориентирам в этом молочно-белом месиве он определяет дорогу. Да и кому же, как не ему, знать этот маршрут: два-три раза в сутки, зимой и летом, днем и ночью идет по этой дороге его автомобиль. Двадцать лет этой беспокойной, тревожной жизни.

Наконец сквозь толщу вьюги прорываются навстречу нам огни аэропорта. Архип Филиппович идет в «разведку», а через несколько минут возвращается и говорит:

— А-ля-ля, погода нелетная, матрицы идут на сброс.

В это время к нам подходит руководитель полета, садится рядом с Юртаевым:

— Ну, что, Филиппыч, поехали ловить твои матрицы.

Слышится где-то рокот мотора «ИЛа». Мы останавливаемся, выскакиваем на поле, и тут я вижу еще несколько машин в разных концах посадочной полосы. Невидимый из-за бурана и вьюги самолет проносится над нашими головами. и тут же то здесь, то там возникают ярко-красные мигающие фонари парашютов... Не всегда сразу отыскиваются матрицы. Случается, отнесет в сторону парашют, утонет в глубоком снегу контейнер с сигнальной лампой, и часами бродит Архип Филиппович с работниками аэропорта...

Далеко за полночь мы возвращаемся из аэропорта. Едва он успевает поставить машину в гараж, как раздается телефонный звонок:

— Вылетел из Москвы самолет, рейс триста первый, на борту «Комсомолка». Филиппыч, выезжайте.

— Еду, еду, — коротко бросает в трубку Юртаев.

От аэропорта до типографии путь нелегок. И, ох, как не поздоровится стюардессе или командиру корабля, если не так обошлись с матрицами! Тут уж Архип Филиппович всех поднимет на ноги — от службы перевозок до начальника аэропорта.

...Идут годы. Больше десятка машин сменил Архип Филиппович Юртаев. Не выдерживает металл, изнашивается машина, а ведь человек не машина, не заменишь узлы и детали запасными частями. Ои прошел многими фронтовыми дорогами — водил автомобили в годы Великой Отечественной.

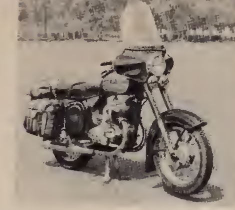
Возраст, лишения военных лет, ранение, пять сложнейших операций — все это, конечно, не могло не сказаться. Ему осторожно намекали:

— Архип Филиппович, тяжело ведь ночами работать, может, более легкую работу тебе теперь нужно?

— Нет, — неизменно, даже с какой-то резкостью говорит он. — Я двадцать лет вожу «Правду». Вот только фототелеграф меня, наверное, скоро выживет... Я ведь более полумиллиона километров наездил только с матрицами.

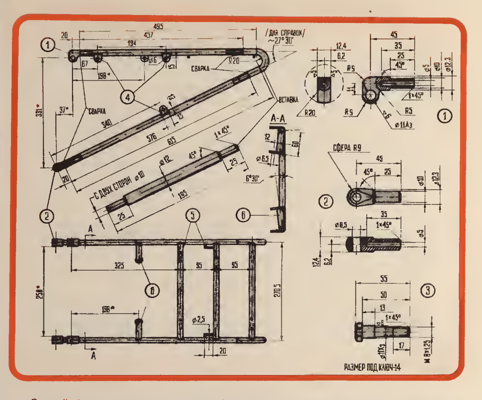
И если жители города Куйбышева каждое утро читают свежий, сегодняшний номер «Правды» — в этом они во многом обязаны шоферу Архипу Юртаеву

Венединт ИЛЬИН



ТУРИСТСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ МОТОЦИКЛА

На пороге лето. У мототуристов горячая пора. Полным ходом идет подготовка к походам. Поэтому мы попросили В. Алексеенко и Ф. Мамаева, мотопутешественников с многолетним стажем, рассказать о туристском оборудовании мотоцикла, поделиться опытом дальних мотоциклетных поездок. В этом номере мы публикуем первую из серии их статей.



Задний багажник с ушками для крепления навесных сумок в сборе (звездочками отмечены основные посадочные размеры). Багажник сварен из трубок размером 12 × 1, в которые вваривают по две верхних 1 и нижних 2 серьги. Серьги и два болта крепления 3 выполнены из стали 45. Подкосы багажника допустимо согнуть из целой трубки длиной 1180 мм или сделать сварными. К рамке багажника приваривают ушки 4 крепления пластин навесных сумок, скобки 5 и распорки 6 для крепления к задней ручке.

Во время своих мотоциклетных «странствий», встречая на дорогах и в кемпингах туристов, мы приглядывались к их машинам, туристскому снаряжению, сравнивали увиденное. Первое, что бросалось в глаза — обилие кустарных багажников, ветровых щитков, защитных дуг — предметов весьма нужных в дальнем путешествии, но нередко неудачных по конструкции. Подготовка техники, способы размещения и крепления багажа тоже оставляют желать лучшего. Это привело нас к мысли поделиться своим опытом.

О специальном туристском оборудовании мы расскажем на примере «Явы», одной из распространенных у нас марок мотоциклов.

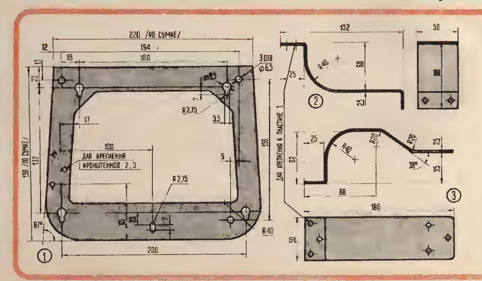
Прежде всего надо решить задачу размещения багажа. Она не так проста, как может показаться на первый взгляд. От рюкзака за плечами надо сразу же отказаться — это неудобно и утомительно. Весь багаж целесообразно размещать на багажниках, установленных на бензобаке, сзади за седлом, на защитных дугах. При этом нужно помнить, что максимальная нагрузка не должна превышать указанную в паспорте.

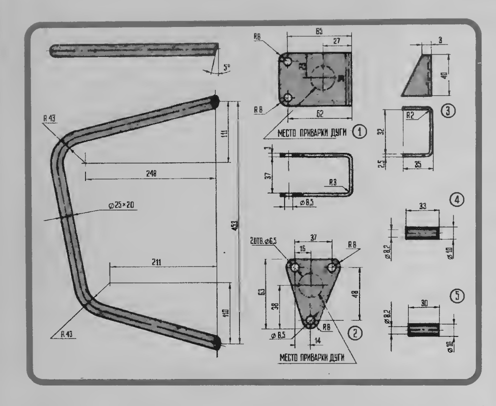
Основной груз несет задний багажник. Поэтому он должен быть прочным и жестко связанным с рамой мотоцикла. Не увлекайтесь шириной и большим выносом его за заднюю ось. Грузовую площадку поместите как можно ниже, — возможно, для этого придется даже сместить задний фонарь и номерной знак. Крепление багажника в двух верхних точках (у подвески) и в двух нижних (на подножках) недостаточно жестко связывает его с рамой. Поэтому грузовую площадку надо дополнительно соединить с задним крылом, а подкосы багажника связать дужкой, которую закрепляют под болтом номерного знака. Детали багажника не должны мешать работе задней подвески, демонтажу колеса и регулировке цепи.

Для увеличения грузоподъемности и снижения центра тяжести расположите груз также по бокам заднего колеса на откидных рамках или в навесных легкосъемных сумках (не затрудняющих доступ к заднему колесу). Лучше всего для этого подходят брезентовые спортивные ранцы с боковой шнуровкой — вместимость их регулируется, что весьма удобно в путешествии. Швы ранцев дополнительно прошейте суровыми нитками, а заплечные ремни снимите и укрепите ими дно и переднюю стенку. К задней стенке надо приклепать лист дюралюминия с расположенными на нем грибками легкосъемного крепления сумки к багажнику.

Если вы собираетесь путешествовать без пассажира и вам не по силам соорудить сварной багажник, можно обойтись простым и вместительным «моторюкзаком». Шьют его из кожзаменителя или плотного брезента, надевают на заднюю часть седла-подушки и стягивают снизу ремнями (см. «За рулем», 1961, № 6).

Есть еще вариант размещения груза без багажника. По бокам заднего колеса закрепляют стальные пластины толщиной 2 мм. В одной верхней точке пластину связывают с подседельной рамкой, в другой — с крылом. В нижней точке пластину соединяют кронштейном с аккумуляторным и инструментальным ящиками; при этом не должен ограничиваться ход вилки и кожуха цепи. Эту конструкцию хорошо





Защитные дуги, правая и левая, — симметричны. Они изготовлены из стальной цельнотянутой трубы и привариваются к верхней скобе 1 и двум нижним накладкам 2 по месту. Эти детали, как и вкладыш 3 верхней скобы, — из стали 10 (толщина листа 3 мм); две верхние распорные втулки 4 и три нижние 5 вытачиваются из стали 3.

использовать для сумок двух видов — малых, находящихся на мотоцикле повседневно, и больших, надеваемых перед путешествием. Естественно, крепление должно быть унифицировано, а габариты пластины — соответствовать размерам малой сумки.

Для перевозки фото- и киноаппаратов, транзисторного приемника и других вещей, которые должны быть «под рукой», полезно сделать небольшой багажник на бензобак. Его основание — две трубки, приваренные верхними концами к хомуту, охватывающему горловину, а нижними — к заднему болту бака; зазор между трубками и баком — 3—4 мм.

На некоторых машинах для размещения мелких вещей можно с успехом использовать подседельное пространство. На «Явах», например, вокруг глушителя шума впуска удобно монтируется полочка, прикрепленная передней частью ко второму винту крепления облицовки. Своей задней частью она опирается на держатели инструментального и аккумуляторного ящиков. При этом шинный насос переносится на вертикальный подкос рамы.

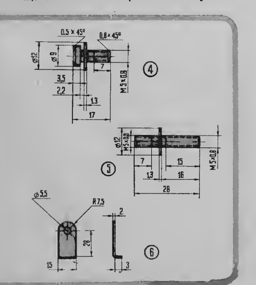
Мотоциклисту в дальней дороге, кроме багажников, хорошо иметь и другое дополнительное оборудование, например защитные дуги. Они не только предохраняют от травм при падении. На них удобно установить пеналы для вещей, противотуманную фару (предварительно заручившись разрешением ГАИ), а в случае дождя превратить дуги в грязевые щитки, натянув на них непромокаемые чехлы. Противотуманную фару подключают к клемме стояночного света через специальный тумблер.

Раз уж речь зашла о дополнительном электрооборудовании, советуем оснастить мотоцикл указателями поворота, сдвоенными звуковыми сигналами, лампочкой в инструментальном ящике.

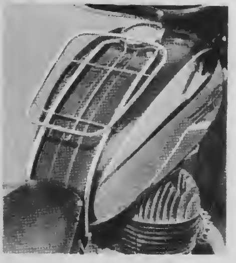
Фонари указателей поворота следует разнести по возможности шире и поставить в них лампочки мощностью не менее 15 вт. Реле «мигалки» можно использовать автомобильное, 12-вольтовое РС-57 с регулировкой интервалов «мигания». Его размещают в фаре. Рядом с ручкой газа устанавливают переключатель указателей поворота. Для этого удобно использовать стандартный переключатель света, сняв контактную пластину и просверлив в средней ламели небольшое углубление для фиксации нейтрального положения. Свободную кнопку можно использовать для включения дальнего света.

В преимуществах сдвоенных звуковых сигналов вы убедитесь, обгоняя тяжелые грузовики, и при езде по серпантинам горных дорог. Два звуковых сигнала, настроенные на максимальную громкость, крепят на специальном кронштейне решетками вперед. Устанавливая сигналы под фарой, помните, что они не должны мешать полному ходу передней вилки.

Если потребуется ремонтировать мотоцикл в темноте, вас выручит лампочка в инструментальном ящике.



Пластины 1 для легкосъемных сумок. Обе они (правая и левая) сделаны из стали 45 (толщина листа 2,0 мм). Для их крепления к аккумуляторному ящику служит кронштейн 2, а к инструментальному — кронштейн 3. На каждой сумке — по четыре грибка 4 легкосъемного крепления к пластине 1 и шпилька 5 для установки фиксирующей скобки 6. Грибки и шпильки изготовлены из стали 45, а скобки (как и детали 2 и 3) из стали 10.



Багажник на бензобаке для мелких вещей.

В пользе зеркала заднего вида на мотоцикле вряд ли кого придется убеждать. При групповых путешествиях оно просто необходимо на каждой машине, потому что помогает следить за едущими сзади и своевременно замечать их световые сигналы. К слову, зеркало на короткой жесткой штанге меньше вибрирует, и изображение в этом случае не «размывается». Так что «велосипедные» зеркала не годятся.

И наконец, если на мотоцикле нет боковой и задней ручек-скоб, боковой подпорки — их надо сделать. Они облегчают постановку нагруженного багажом мотоцикла на стоянку.

В. АЛЕКСЕЕНКО,
Ф. МАМАЕВ, мототуристы

От редакции. Описание конструкции и чертежи дополнительных заднего и боковых багажников для мотоциклов «Ява» опубликованы в пятом номере журнала «Чехословацкое Мотор-ревю» за 1967 год. Приведенная там конструкция багажников несколько отличается от предлагаемых в данной статье. О том, как сделать боковую подставку для мотоциклов «Ява», рассказано в журналах «За рулем» (1968, № 2) и «Чехословацкое Мотор-ревю» (1966, № 11).

ЭНТУЗИАСТЫ

Этот почин родился в Пензенском педагогическом институте имени В. Г. Белинского. В ректорате, на кафедрах, среди комсомольского актива здесь все чаще стали размышлять о том, какие возможности (не в ущерб, конечно, утвержденным программам) изыскать, чтобы будущий педагог мог не только успешно вести свой предмет, но и обладал необходимым запасом военно-технических знаний, сумел организовать в школе военный кружок, спортивно-техническую секцию, увлечь учащихся военными играми, моделированием, походами по местам героической и трудовой славы советского народа.

Итогом явился созданный в институте на общественных началах факультет организаторов военно-патриотической работы. У него шесть отделений: мотоциклетное, радио, парашютное, стрелковое, автомодельное и авиамодельное. Учебный курс рассчитан на два года. Комплектуются отделения в основном из юношей первого и второго курсов. Девушки этих же курсов в течение двух лет проходят 360-часовую программу медицинских сестер.

Студенты сами выбирают себе дело по душе. Приказом ректора определены состав групп, дни занятий, назначены руководители. Занятия проводятся по четыре часа в неделю. Деканом факультета военно-патриотического воспитания утвержден заведующий кафедрой физвоспитания Л. Ф. Беннер, начальником учебной части — председатель первичной организации ДОСААФ А. И. Гришин, он же отвечает за материальное обеспечение занятий. На каждый год обучения составляется учебный план и на месяц — расписание занятий.

Какие же военно-технические знания получает будущий педагог?

В первый год он приобретает одну из военно-технических специальностей — мотоциклиста, автомоделиста, парашютиста и др. Сдает нормативы комплекса «Готов к защите Родины». Второй «курс» — сложнее: студент проходит обучение по программе инструктора или тренера, а также практикуется в одной из школ.

В программу обучения всех отделений факультета входит курс лекций, знакомящий с методикой военно-патриотического воспитания школьников, с задачами первичной организации ДОСААФ в школе и т. д.

Чтобы конкретнее представить себе деятельность факультета, обратимся к мотоциклетному отделению. Возглавляет его преподаватель автомотоклуба ДОСААФ С. Ф. Болдырев. Тридцать четыре студента по 105-часовой программе изучают мотоцикл, получают права водителя — это в первый год. На втором году они готовятся к получению званий инструкторов и судей по мотоциклетному спорту, сдают разрядные нормы. Сорок два часа предусмотрено на практические занятия по руководству мотоциклетным кружком в школе.

В качестве преподавателей на факультет привлекаются партийный, комсомольский актив, специалисты, офицеры запаса, научные работники.

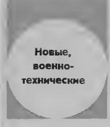
Недавно ЦК ДОСААФ принял постановление, в котором настоятельно рекомендует всем первичным организациям ДОСААФ педагогических вузов и училищ последовать примеру коллектива Пензенского педагогического института.

СЕМИНАР ПО «ЯВАМ» И «ПАННОНИЯМ»

Всесоюзное объединение «Автоэкспорт» и Министерство торговли СССР совместно с внешнеторговыми предприятиями «Мотоков» (Чехословакия) и «Паннония» (Венгрия) провели в Москве семинар для товароведов оптовых баз, продавцов магазинов культспорттоваров и работников Роспосылторга, торгующих мотоциклами «Ява» и «Паннония» и запасными частями к ним.

Представители заводов-изготовителей рассказали об изменениях конструкций поставляемых в Советский Союз моделей мотоциклов и представили новые образцы, производство которых начнется в ближайшее время.

Участники семинара обсудили меры по улучшению снабжения владельцев импортных мотоциклов запасными частями и обслуживания мотолюбителей.



ГОНКИ МОТОПАТРУЛЕЙ

Гонки военизированных патрулей совсем недавно получили прописку в спортивном календаре, но уже нашли широкое признание. В начале этого года в Карелии и в Крыму, в Прибалтике и на Дальнем Востоке, во многих районах и городах с успехом были проведены такие состязания.

Это по сути дела всем нам хорошо известные мотоциклетные соревнования на регулярность движения, куда включены упражнения военно-прикладного характера. Они в первую очередь рассчитаны на широкие массы спортсменов, на молодежь, призваны способствовать распространению военно-технических знаний.

Новые соревнования проводятся как однодневка (см. «За рулем», 1967, № 5) с дополнительными испытаниями — стрельбой из малокалиберной спортивной винтовки и прицельным метанием гранаты. Эти упражнения взяты из норм комплекса «Готов к защите Родины» и вполне доступны для каждого спортсмена.

Состязания по стрельбе проводятся перед стартом.

Гонки мотопатрулей — командное соревнование. Внутри команды разрешена любая взаимопомощь вплоть до буксировки неисправной машины. Каждый патруль состоит из двух (на мотоциклах-одиночках) или четырех (на мотоциклах с коляской) спортсменов. Старт дается раздельный с минутными интервалами. В ходе гонки спортсменам предстоит преодолеть 100-километровую дистанцию, проложенную по дорогам разного класса и по пересеченной местности.

Когда участники пройдут последний пункт контроля времени, им предстоит выполнить упражнение по метанию гранаты.

Почему именно многоборье было взято за основу? Дело в том, что оно по самому своему характеру является комплексным соревнованием, охватывающим широкий диапазон упражнений. Тут и регулярность движения в тяжелых дорожных условиях, и кроссовые участки, скоростные состязания. Надо сказать, что вообще мотоспорт, как таковой, имеет большую военно-прикладную ценность, а в многоборье это его качество выражено особенно ярко. Включение же упражнений по стрельбе и метанию гранаты позволило создать новый вид соревнований, выгодно сочетающий в себе как спортивную, так и военную подготовку участников.

Первым шагом в этом направлении явилось проведение массовых гонок военизированных мотопатрулей, посвященных 50-летию Советской Армии. Надо сказать, что опыт оказался удачным, и следует ожидать, что в будущем этот новый вид военно-прикладных соревнований получит широкое развитие.

Г. ЧЕРКАССКИЙ,
заслуженный тренер РСФСР

ПРИШЛИСЬ ПО ДУШЕ

Председатель Симферопольского райкома ДОСААФ Константин Семенович Алексеев нервно барабанит пальцами по столу. Его волнение можно понять. Подводит погода мотоспортсменов.

То землю подморозит, то раскваснт ее. Сегодня, кажется, можно бы и выехать, а завтра, глядишь, на дворе грязь непролазная. Не то что мотоцикл — вездеход вязнет. А гонки проводить надо, хоть в лепешку расшибись. Если бы это был любой другой кросс, поступились бы сроками. Но разве можно отложить соревнования, посвященные пятидесятилетию Вооруженных Сил? В честь праздника где-то лыжные отряды ушли в дальние пробеги, альпинисты отправились к вершинам гор, игровики, укрываясь от непогоды, проводят турниры в залах. А тут, прямо как в поговорке, — сидишь у моря и ждешь погоды.

Положение осложнялось еще и тем, что такие соревнования приходилось проводить впервые. Ну, кроссы, однодневки, «фигурка» — это все привычно. А тут предстоит стокилометровый кросс, да в каких условиях! Не забудьте, что в гонку мотопатрулей входят еще стрельба и метание гранаты.

Наконец ртутный столбик смилостивился и потянулся вверх. Теплый ветер с моря разогнал угрюмые облака и вместе с солнцем подсушил дороги.

Старт! Участники выходят на линию огня. Гремят выстрелы, пахнет порохом. Потом короткие минуты затишья и — новые звуки, новые запахи. Звенящая трескотня моторов, горьковатый и терпкий «выхлоп» — один за другим патрули, по два гонщика в каждом, уходят на дистанцию. Прыгая на кочках, они скрываются в синеватой дымке.

Вот только что стартовали ребята из учебного хозяйства «Коммунар» Крымского сельскохозяйственного института. Сейчас там действует самодеятельный спортивно-технический клуб. Его возглавляет Анатолий Христюков. После армии он вновь занялся дорогим сердцу мотоспортом. Заработал первый разряд. Как-то сразу вокруг него стали собираться мотоциклисты. Расспрашивали о машинах, правилах гонок. Эти любознательные и составили ядро будущего клуба. Теперь в нем немало сильных спортсменов. Это строитель Алексей Андроник, шофер Сергей Скляренко, сантехник Борис Капшук. Сегодня коммунаровцы выступают в кроссах, создали мотобольную команду. Конечно же, они не могли не принять участия в новых военно-прикладных соревнованиях. И не случайно ребята из «Коммунара» были в числе победителей гонки военизированных мотопатрулей в Симферополе.

Но главное, пожалуй, в другом. В том, что новые соревнования вызвали большой интерес не только у спортсменов сельхозинститута. Они пришлись по душе многим мотоциклистам из первичных организаций ДОСААФ — общедоступные и увлекательные. Теперь-то есть все основания сделать гонки патрулей традиционными соревнованиями и ежегодно включать их в спортивный календарь.

В. ГРИГОРЬЕВ,
спец. корр. «За рулем»
г. Симферополь



Гонка патрулей началась. Упражнение по стрельбе выполняет шофер Сергей Скляренко.

Новые исследования реакции водителя автомобиля

В ДОЛИ СЕКУНДЫ

Мастерство вождения автомобиля состоит прежде всего в умении найти ему правильное положение на дороге и выбрать оптимальную скорость движения. Эти задачи водитель решает, анализируя дорожную обстановку. За короткой формулировкой здесь сложный процесс: надо обнаружить и опознать объекты, оценить сложившуюся ситуацию, а затем уже принять решение и привести в действие те или иные органы управления. На все это требуется определенное время, которое и называется временем реакции и зависит от целого ряда объективных и субъективных факторов — характера сигнала, дорожных и атмосферных условий, освещенности, физиологического и психического состояния водителя и т. п.

У человека различают реакции **простые** и **сложные.** Простая — это реакция на одиночный сигнал одним каким-либо движением. При этом внимание наблюдателя ничем не занято, кроме данного сигнала, и он знает заранее место появления сигнала, его характер (форму, цвет и т. д.), а также, как на этот сигнал нужно отреагировать. Сложная реакция предполагает выбор из нескольких сигналов одного, определяющего в конечном счете характер ответного действия.

В этом смысле в реальной дорожной обстановке у водителя все реакции сложные. Даже если он знает место подачи того или иного сигнала и его характер, ему постоянно надо быть готовым и к появлению любого другого. Степень сложности его реакций различна и зависит от плотности потока, скорости собственного автомобиля и машин, находящихся рядом, количества, места и характера сигналов и т. д.

В 1962 году Всесоюзным заочным политехническим институтом совместно с НИИ автомобильного транспорта была проведена большая экспериментальная работа по определению фактического времени реакции водителя в ответ на экстренные раздражители. Опыты проводились в лабораторных условиях на специальном стенде, в них участвовало более двух с половиной тысяч водителей. Среднее время реакции составило 0,6 секунды. Однако в основном эта работа касалась изучения простых реакций.

Стенд для исследования реакции водителей.



Продолжая такую работу, сотрудники лаборатории безопасности движения НИИАТа совместно со специалистами факультета психологии МГУ провели ряд исследований, посвященных времени сложных реакций водителей. Для этого создан специальный стенд (см. фото), который подает сигнал экстренного действия на фоне других раздражителей, а стало быть, требует от водителя переключения и распределения внимания между объектами, расположенными в пространстве. Более того, стенд заставляет глаза водителя работать приблизительно так, как в реальной обстановке.

В каждой из 36 секций стенда смонтировано по четыре лампочки: внизу — две красных (сигнальные раздражители), вверху — две желтых (экстренные раздражители). При включении стенда в различных секциях попарно загораются красные лампочки.

Водители были предупреждены, что включение в какой-либо секции комбинации из двух красных и двух желтых огней является сигналом экстренного торможения; двух красных и одного желтого — сигналом экстренного поворота. Причем, если этот желтый загорался в двух правых рядах, надо было «повернуть налево», и наоборот.

Красный сигнал светофора, как всегда, служил сигналом экстренного торможения, а появление изображения дорожного знака требовало «изменения скорости» — испытуемому надо было изменить наклон педали газа, установив тем самым стрелку спидометра на цифре не выше указанной знаком.

Секундомеры, фиксирующие время реакции, пускались одновременно с включением экстренных раздражителей, а останавливались один — при отпускании педали газа, другой — в начале движения педали тормоза, третий — при повороте руля на 10 градусов в ту или иную сторону.

Сигналы в поле зрения водителя появлялись в различном и для испытуемого случайном порядке, а каждая из трех программ занимала 90 секунд и включала 50—55 сигналов. Скажем, в момент появления экстренных раздражителей на световом табло горело 11—13 сигналов.

В экспериментах участвовали в основном водители-профессионалы первого класса со стажем работы не менее 8 лет и образованием от 6 до 10 классов. Их реакция испытывалась как до, так и после работы.

О чем же говорят полученные результаты? Прежде всего, о том, что время сложных реакций во многом зависит от количества раздражителей в поле зрения испытуемого. При включенном табло торможение по сигналу светофора в наших опытах составило уже не 0,6, а 0,86 — 0,87 секунды.

Когда же экстренный сигнал загорался на световом табло, время сразу увеличивалось до 1,05—1,15 секунды (первая цифра получена при испытании водителей до работы, вторая — после нее), хотя характер моторных действий водителей и в том и другом случае был совершенно одинаков.

Сравнивая результаты опытов, проведенных нами до выезда водителей на линию и после их возвращения в парк, можно предположить, что время сложных реакций в некоторой степени свидетельствует об утомлении, но более явным показателем усталости является количество ошибок, допущенных испытуемыми. Под ошибкой мы понимали пропуск одного какого-либо экстренного раздражителя в любой из предъявленных программ.

Здесь картина была более разительной. В группе, проходившей обследование до работы, ошибки допускало 12 процентов водителей, а после работы — 23 процента, что объясняется явным притуплением внимания после 8—10 часов за рулем. Лишнее доказательство того, что психические функции водителя играют ведущую роль при управлении автомобилем.

Должны отметить также, что данные, полученные в лабораторных условиях, соответствуют результатам исследований, проведенных на дорогах.

Задача дальнейших экспериментов — разработать шкалу зависимости времени типичных реакций водителя от количества и характера внешних раздражителей. Такая шкала может быть использована при проектировании дорожных сооружений, организации движения, а также при проведении технической экспертизы, поскольку применение во всех случаях одной величины времени реакции водителя (0,8 секунды), как показали опыты, неправомерно.

Ясно и другое: уменьшить время реакции водителя можно не столько улучшением компоновки и конструкции органов управления, что по нашим расчетам даст выигрыш 0,1 секунды, сколько обучением, то есть специальными упражнениями, направленными на быструю оценку обстановки и принятие решения.

Р. МУШЕГЯН,
научный сотрудник НИИ автотранспорта,
Ю. ГУЩИН,
инженер-технолог

На 4-й странице обложки

ЛУЧШЕ РАЗ УВИДЕТЬ...

...чем сто раз услышать! Эта известная народная пословица в приложении к правилам движения приобретает, пожалуй, особое значение. Ведь за большей частью статей этого шоферского кодекса стоят совершенно конкретные картины, а вникая в смысл тех или иных требований, каждый водитель старается прежде всего представить себе ту конкретную дорожную ситуацию, о которой идет в данном случае речь. Во многом именно от того, насколько точно это ему удается сделать, и зависит порядок на дороге.

Вот почему нам кажется, что новый раздел «Зеленой волны» читателям журнала придется по вкусу. Мы постараемся проиллюстрировать таким образом все основные законы улиц и дорог и помочь каждому водителю увидеть все то, что имеют в виду «Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР».

Наша первая подборка — на правила обгона. На четвертой странице обложки журнала изображены те ситуации, в которых запрещен обгон с выездом из занимаемого ряда или по полосе встречного движения.

В углу каждого рисунка «окно», в котором, как легко догадаться, должен быть указан номер статьи правил движения. Однако мы не стали этого делать, подумав, что лучше заняться этим вам самим, товарищи водители. Лишний раз обратиться к Правилам — всегда на пользу.

Комментарий

с горчичкой

ЗАКОЛДОВАННЫЙ КРУГ

Шофер таксомоторного парка города Воркуты М. К. Бахишев обратился в редакцию с просьбой помочь ему вернуть водительское удостоверение, отобранное у него автоинспектором.

Дело было так. Как только Бахишев подъехал к вокзалу, к нему подошла женщина, заняла такси и попросила водителя подождать несколько минут, пока она встретит пассажира. Прибыл поезд. Один из приехавших в нем захотел, чтобы Бахишев подвез его в аэропорт. Водитель ответил, что такси уже занято. Тогда приехавший обратился с жалобой к автоинспектору. Подошедшие в это время женщина и встреченный ею пассажир стали свидетелями того, как инспектор отбирал у шофера права на вождение машины. Таксисту было предложено сдать экзамен по правилам движения... в порядке экспертизы.

Неоднократные обращения М. К. Бахишева в различные местные инстанции не дали результатов. Все его письменные жалобы в конце концов оказывались у того самого должностного лица, на действия которого он жаловался. Ну, а должностное лицо после этого полностью уверовало в свое всемогущество и, показывая Бахишеву кипу его заявлений, только угрожало: «Куда ни пиши, все равно все они будут у меня. Я тебе покажу, как жаловаться!» И ни на минуту не задумалось должностное лицо над тем, что оно имеет дело с советским гражданином, права и достоинство которого никому не дозволено попирать, с человеком, всю войну проведшим на фронте, ветераном труда, наконец, с 52-летним работником, содержащим семью из шести человек.

Получив письмо тов. Бахишева, редакция «За рулем» обратилась в Министерство охраны общественного порядка Коми АССР с просьбой проверить содержащиеся в нем факты. Вот заключительная часть присланного нам ответа Госавтоинспекции Коми АССР:

> «Начальником отделения ГАИ отдела милиции Воркутинского горисполкома тов. Холоповым экзамен по правилам уличного движения в порядке экспертизы Бахишеву был назначен неправильно.
>
> После беседы работников отдела ГАИ МООП Коми АССР с водителем Бахишевым ему без экзаменов возвращено удостоверение на право управления автомобилем и в настоящее время он работает в таксомоторном хозяйстве.
>
> Начальник отделения ГАИ отдела милиции Воркутинского горисполкома тов. Холопов и госавтоинспектор того же отделения тов. Волгуцков за изъятие шоферского удостоверения у Бахишева и назначение ему экзамена по правилам движения в порядке экспертизы без достаточного на то основания нами строго предупреждены.
>
> Начальнику отдела милиции тов. Балясову указано на несвоевременное реагирование на письма и заявления граждан. Водителю тов. Бахишеву М. К. нами дан ответ».

Прежде всего редакция благодарна Госавтоинспекции Коми АССР за то, что она как следует разобралась в происшедшем и поставила все на свое место.

Вместе с тем не может не обратить на себя внимание поразительный факт: куда бы ни обращался М. К. Бахишев с жалобами на неправильные действия работника автоинспекции, все эти жалобы неизменно оказывались у того же работника, на которого он жаловался. Прямо-таки какой-то заколдованный круг! Направляет водитель заявление начальнику отдела милиции, глядь, а оно уже у инспектора Волгуцкова. Идет к председателю горисполкома, тот обещает разобраться по существу, но обещания своего не выполняет, и... снова заявление у того же Волгуцкова. А между тем всем этим лицам должно быть хорошо известно, что подобная порочная практика осуждена постановлением ЦК КПСС «Об улучшении работы по рассмотрению писем и организации приема трудящихся».

Так ничего и не было решено на месте, хотя случай этот настолько простой, что разобраться в нем не представляло никакого труда. Пришлось М. К. Бахишеву писать в Москву. Пришлось из Москвы обращаться в Министерство охраны общественного порядка Коми АССР. И лишь после этого, как говорится, справедливость восторжествовала. Не слишком ли длинный путь?

Еще несколько слов о работниках автоинспекции г. Воркуты.

Мы не знаем, насколько «строго» предупреждены тт. Холопов, Волгуцков и другие, сыгравшие в истории с воркутинским таксистом довольно неблаговидную роль. Хочется надеяться, однако, что финал этой истории послужит уроком им, а также всем тем, кто, пользуясь бесконтрольностью, в своих действиях все еще пытается руководствоваться явно устаревшим принципом «чего захочет моя левая нога».

Остается невыясненным только одно: кто возместит М. К. Бахишеву моральный и материальный урон, который он понес за незаконное отстранение от работы, а также за месяц безуспешных мытарств «по инстанциям»?

Ведь даже извинения ему не догадались принести.

По крайней мере из письма Госавтоинспекции Коми АССР этого не видно.

ДОРОЖНЫЙ ЗНАК — НА ВИДНОЕ МЕСТО

Обзор писем читателей

Этими словами была сформулирована тема выступления журнала о недостатках в применении дорожных знаков («За рулем», 1967, № 11). Как и следовало ожидать, предмет разговора никого не оставил равнодушным. Отклики читателей продолжают поступать. И вот что характерно: нет ни одного письма в редакцию, где не разделялись бы позиция и мысли автора статьи. Это естественно. Кто, как не водитель, прежде всего испытывает на себе последствия неправильной установки дорожных знаков и указателей. Но наши читатели остановились и на других сторонах затронутой проблемы, развили ее.



Каков же главный тезис в выступлениях с этой читательской трибуны? Пожалуй, отчетливее всех сформулировал его **Н. Чупринин** из г. Невинномысска Ставропольского края. «На мой взгляд, — пишет он, — многие недочеты происходят оттого, что Правила движения не содержат твердых требований и норм в установке дорожных знаков, а в некоторых случаях и их обязательном сочетании. Очень часто, например, можно видеть такую картину: на одной из улиц на перекрестке установлены знаки «Проезд без остановки запрещен», а преимущество транспорта, движущегося с поперечного направления, никак не обозначено. В результате все стоят и не знают, кому вперед ехать. Надо записать, по-моему, что в таких случаях установка знака «Главная улица или дорога» просто обязательна».

Волгоградец **В. Бородин** распространяет эту мысль о выработке необходимых стандартов и на светофоры. «Как только не установлены на перекрестках светофоры! — сетует он. — Ищешь его, а время-то идет. Высоту подвесного светофора над центром перекрестка никто не контролирует, иногда он подняит чуть ли не на десять метров. Сразу и не заметишь. А «угловые» светофоры закрывает громоздкий транспорт, движущийся в первом ряду. Правила движения должны быть дополнены указаниями относительно места и правил установки светофоров и дорожных знаков».

Мы процитировали лишь два письма, но подобных высказываний в нашей почте десятки. Интересны и другие предложения.

Научный работник **П. Добронравин** (Крым, Обсерватория) обращается, например, в своем письме к зарубежному опыту. «Бывая за границей, — вспоминает он, — я замечал, что во многих странах дорожные знаки очень часто дублируют на левой стороне. В этом случае уже не страшно, если правый знак заслонит какой-нибудь высокий грузовик. Почему бы нам не последовать полезному примеру? Конечно, это несколько увеличит затраты на организацию движения, но будет оправдано повышением четкости, а следовательно, и безопасности движения».

«Поверьте, иногда приходит на ум мысль, что ГОСТа на дорожные знаки у нас вообще не существует! — замечает **А. Хачко** из г. Орджоникидзе, бывший инспектор службы регулирования движения. — Даже в Москве и Подмосковье встретишь сколько угодно нестандартных по размерам, раскраске, высоте установки знаков. Причина, на мой взгляд, в том, что ГАИ не обращает на это внимания. И я целиком согласен с автором статьи, что пора ей в «в полной мере спрашивать... за действия, затрудняющие труд водителя и снижающие безопасность движения».

И уж совсем непростительна, пишут другие читатели, забывчивость дорожников, когда ремонтные работы давно закончены, а знаки так и остались, вводя в заблуждение водителей. О таких случаях рассказывают в своих письмах рижанин **В. Кпешнин, М. Самсонов** из Москвы и многие другие.

Мнение другой группы читателей хорошо выразил москвич **Г. Наседкин.** «Я считаю совершенно недопустимым, — пишет он, — когда на дороге без всяких ограничений скоростного режима вдруг возникает знак, требующий сразу снижения скорости до 30, а иногда и до 20 км/час. Так вводить ограничения нельзя. Если машина идет со скоростью 80—90 км/час, то для того, чтобы выполнить требование знака, надо применить почти экстренное торможение, что просто небезопасно. Снижение скорости должно происходить постепенно, и люди, устанавливающие знаки, обязаны это понимать».

Отклики читателей еще раз свидетельствуют о том, что наведение порядка в нашем дорожно-сигнальном хозяйстве дело неотложное и серьезное.

КАК АУКНЕТСЯ...

Замечали ли вы, друзья, что в рассказах о тех или иных дорожных происшествиях, ситуациях, совершенно несхожих, часто наступает такой момент, когда наши собеседники начинают говорить почти одними и теми же словами? Звучит это приблизительно так: «А он вдруг...» И дальше следует рассказ о том, что же «вдруг» сделал «он», то есть другой водитель, такого, что так круто изменило обстановку на улице или дороге. И у всех историй общее место — поворот в событиях произошел для одной из сторон неожиданно, внезапно.

Как вы думаете, отчего так получается? Может быть, мы сталкиваемся здесь с каким-то психологическим или физиологическим барьером, который мешает человеку вовремя улавливать перемены в быстротечности событий? Может быть, имеем дело с явлениями, не зависящими от воли водителя? Давайте поразмыслим над этим вместе.

Конечно, обстановка движения с каждым днем усложняется, и водителям приходится, как сейчас говорят, перерабатывать все большее количество информации, удерживать в поле своего внимания все большее число объектов. Между тем времени для этого остается у них все меньше и меньше, так как скорости движения неудержимо растут.

И все же не эти обстоятельства причиной тому «вдруг», которому мы ищем объяснения. Проанализируйте подобного рода происшествия, свидетелями или участниками которых вам довелось быть, еще раз — и вы согласитесь, что в конечном счете водители просто не поняли, не разобрались в намерениях друг друга. Почему? Чаще всего потому, что кто-то не подал сигнал о предстоящем маневре или сделал это с таким опозданием, что по сути дела отнял у другого как раз то время, которое позволило бы успеть отреагировать на происходящее.

Не торопитесь с выводами, если думаете, что речь дальше пойдет о роли предупредительных сигналов. Польза их общеизвестна, и дискутировать здесь не о чем. Речь о другом — о предупредительности в полном смысле слова в отношениях на дороге, о предупредительности, без которой езда становится делом необычайно трудным, малоприятным, а порой просто опасным. Один не подал сигнал, другой, раздумывая о том, куда двигаться дальше, вдруг остановился прямо посреди дороги вместо того, чтобы съехать на обочину, чем поставил других водителей в трудное положение. Третий поспешил да и пересек путь тому, кто пользовался преимуществом проезда, проскочив у него буквально под носом. Согласитесь, что люди эти носят в себе вирус самой опасной на транспорте болезни — неуважения к другому водителю. И здесь уж недалеко до беды. Тот, кто не подал днем предупредительного сигнала, наверняка ослепит вас при встрече ночью. Да мало ли других некрасивых поступков рождается недоброжелательностью.

Поговоришь с такими людьми и убеждаешься, что многие из них правила движения штудировали довольно основательно. А вот то, о чем говорится буквально на первой же странице Правил, не усвоили. Не потому ли, что пробежали этот раздел мельком, считая его чем-то вроде предисловия? Но ведь «Общие положения» Правил в полном смысле слова фундамент, на котором держится все здание, называемое «условиями безопасного движения». И этот фундамент не должен давать осадку и трещины.

Каждому из нас хочется не встречать на пути никаких загадок, не нервничать по поводу неожиданных маневров соседей на дороге, легко понимать все, что происходит вокруг. Но директивами, говоря откровенно, здесь не поможешь, и указа об обязательном введении предупредительности среди водителей, разумеется, не будет. Просто каждому из нас надо действовать самому так, как хотелось бы, чтобы поступал другой водитель.

Как аукнется — так и откликнется!

Сто строк на размышления

На дорогах всего света

США

В университете штата Небраска разработан метод моделирования условий дорожных происшествий. В качестве типового было выбрано столкновение автомобилей на перекрестке, а прототипом модели послужил четырехдверный «Шевроле». Именно такой автомобиль чаще всего участвовал в столкновениях за последние четыре года.

В экспериментах были испытаны поверхности с коэффициентами трения 0,45; 0,70 и 0,85. Приблизительно такие же коэффициенты имеют сухая гравийная дорога, сухое изношенное асфальтовое или бетонное покрытие и новое асфальтовое или бетонное покрытие. Для сообщения модели автомобиля необходимой скорости использовалась наклонная плоскость.

Задачей эксперимента было определение масштаба перемещений машины после столкновения. Анализировался случай бокового удара под углом 90 градусов.

Полученные результаты свидетельствуют, что метод моделирования позволяет определять скорости столкнувшихся реальных автомобилей с точностью до 0,1 процента. Таким путем можно воспроизвести полную картину происшествия, что особенно важно при отсутствии свидетелей.

АНГЛИЯ

Проведенными здесь исследованиями доказано, что удельная концентрация спирта более одного грамма на литр крови действует абсолютно на всех людей, хотя внешне человек выглядит совершенно трезвым. Поэтому принято постановление, гласящее, что при содержании спирта в крови водителя более 0,8 грамма на литр вождение автомобиля — преступление. Предполагается устраивать выборочное обследование водителей на дорогах, независимо от того, есть ли основания подозревать кого-либо из них в употреблении спиртных напитков. Эффективность этого метода, как считают его авторы, состоит в том, что водители вынуждены постоянно считаться с возможностью неожиданной проверки.

ЯПОНИЯ

Усиление солнечной активности влечет за собой увеличение числа дорожных происшествий — к такому выводу пришел японский ученый Сиро Масамура, занимавшийся в последнее время исследованием проблемы влияния солнечной активности на жизнь человека и животных. Его наблюдения позволили установить закономерность: в дни, когда было отмечено увеличение пятен на солнце, в крупнейших городах страны — Токио, Осака и Нагоя — было зарегистрировано рекордное число уличных происшествий. Анализируя диаграммы аварий и катастроф в этих городах за двадцать с лишним лет, Масамура заметил, что число их возрастало всякий раз после увеличения солнечных пятен.




1

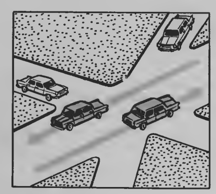
МНОГОСТОРОННИЙ ПЕРЕКРЕСТОК

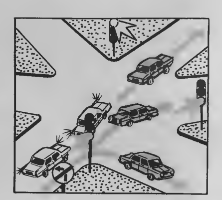
М

Это перекресток, имеющий несколько сторон, а применительно к Правилам движения — больше четырех, то есть образуемый примыканием пяти и более участков улиц или дорог.

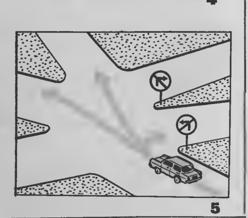
Порядок проезда нерегулируемых многосторонних перекрестков зависит прежде всего от их геометрической формы в плане. Например, если два участка улиц (дорог) на многостороннем перекрестке продолжают один другой, то водители, проезжающие по этим улицам, пользуются приоритетом перед теми, кто подъехал по любому из трех других примыкающих проездов, подобно тому, как это происходит на трехсторонних перекрестках (рис. 1). Если улицы (дороги) подходят к многостороннему перекрестку со всех сторон, то водители ориентируются по тем объективным признакам, которые установлены Правилами движения для четырехсторонних перекрестков: главная улица или дорога (рис. 2), группа транспортных средств или взаимное положение водителей (рис. 3).

На регулируемых многосторонних перекрестках водитель обязан руководствоваться сигналами каждого светофора (рис. 4) или регулировщика, а также каждым дорожным знаком, последовательно встречающимся на его пути (рис. 5).


2


4


3

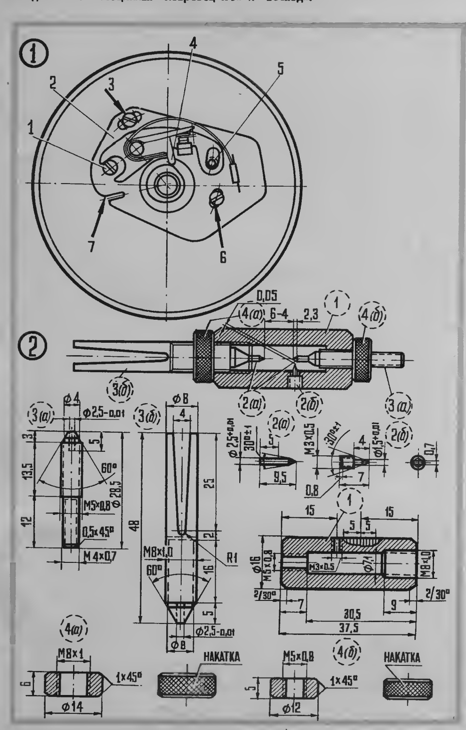

5

Инженеры отвечают читателям

АБРИС УСТАНАВЛИВАЮТ ТАК

«Установите правильно абрис». Эту фразу часто можно встретить в книгвх и наставлениях по эксплуатации мотоциклов. Но не все читатели с этим термином знвкомы, и многие просят рассказать на стрвницах журнвлв о том, квк правильно устанввливать вбрис.

Мы предоставляем слово инженеру Б. В. Базякину. Он рассквжет о том, как это делать на мотоциклвх «Ковровец-175» и «Восход».



[illegible] ТАКОЕ АБРИС?

Это угол, определяющий положение полюсов ротора генератора относительно башмаков статора в момент размыкаиия контактов прерывателя.

Для надежиой работы двигателя всегда желательио подавать иа свечу ток максимальной величины. Этот максимум соответствует отклонению ротора от иейтрального положеиия иа 7—9 градусов по ходу вращеиия в момент разрыва коитактов. В зависимости от установки момента размыкания контактов прерывателя абрис может быть раинкм, нормальиым к поздним.

[illegible]

Мотоциклисты должны зиать, что искрение коитактов прерывателя (особеино иа высоких оборотах двигателя) и затрудиенный пусн двигателя из-за слабой искры на свече — зто первые призиаки неправильной установки абриса.

В процессе эксплуатации мотоцикла абрис может иарушаться из-за ослабления винтов и смещения регулировочной пластины (рис. 1) или износа молоточка прерывателя и кулачка ротора. Абрис сбивается также при иеправкльиом зазоре между контактами прерывателя, вследствке чего падает вторичное напряжение на свече и испра стаиовится слабой. Отсюда затруднеииый пуск двигателя и сиижение его мощиости.

[illegible]

На заводе-изготовителе иаивыгодиейший абрис устанавливают при помощи игольчатого разрядиика, реже — по осциллографу или иа специальиой абрисной плите.

В «домашних» условиях самый простой способ регулировкк абриса — по цвету иснры в свече. Нужио тщательно прочисткть и промыть свечу в беизиие. Устаиовить между электродами зазор 2,5—3 мм и подключить свечу к проводу высокого напряжения. Если абрис отрегулироваи правильио — искра должна быть голубоватого цвета; при иеправильном абрисе — цвет искры красноватый.

Более точная регулировка достигается при помощи портативного игольчатого разрядиика (рис. 2), который иетрудно изготовить. Ои позволит проверять работу всех приборов цепи зажигаиия.

На полироваииый кожух разрядиика из оргаиического стекла иаиосят риски с иитервалом 1 мм. По этим рискам устаиавливают зазор между элитродами в 4—6 мм. Разрядиик крепят держателем к ребру головки цилиндра. Теперь, если нажимать иа пусковую педаль, имитируя пуск двигателя, между электродами разрядника будет проскакивать искра. Нужио найти такое положение пластииы регулировки абриса, при котором образуется устойчивая искра. Далее пластину затягивают виитами 3 и 6 (см. рис. 1), сиимают прибор и надевают иа свечу колпачок. Предварительио промывают коитакты прерывателя и устаиавливают между иими иормальный зазор 0,3—0,4 мм. После зтого проверяют пуск двигателя и его работу иа всех оборотах. Нужио также проверить, иет ли искрения в контактах прерывателя.

Работа цепи зажигания считается нормальной при зазоре между электродами разрядника 4—6 мм и устойчивом искрении между ними. Еслн удается отрегулировать искрение только при зазоре меньше 4 мм, то есть вероятность, что генератор или катушиа зажигания имеют неисправность, хотя система зажигания и будет работать некоторое время.

г. Ковров

Б. БАЗЯКИН, инженер

Рис. 1. Схема прерывателя: 1 — винт-эксцентрик для регулировки зазора; 2 — пластина регулировки абриса; 3 и 6 — винты, крепящие пластину; 4 — молоточек прерывателя; 5 — крепежный внит; 7 — прорезь для отвертки, поворачивающей пластину в процессе регулировки.

Рис. 2. Сборочный чертеж и детали разрядника для установки абриса: 1 — кожух из органнческого стекла; 2 (а и б) — острия из легированной антикоррозниной сталн 14 × 19Н9А или 12×Н3А; 3 (а и б) — держатели из латуни или бронзы; 4 (а н б) — гайки из этого же металла.

ПОЧЕТНЫХ ЗВАНИЙ УДОСТОЕНЫ

За один только 1967 год 143 автомотоспортсменам, тренерам и судьям присвоены почетные спортивные звания. Г. Драугсу (Рига, СКА), В. Дубинину (Новосибирск, автомотоклуб), В. Цыброву (Московская область, автомотоклуб) и Ю. Чекранову (Уфа, «Труд»), показавшим высокие спортивные результаты в международных соревнованиях, присвоено звание «Мастер спорта СССР международного класса». Кроме того, за стабильные высокие спортивные показатели шесть человек награждены Почетным знаком мастера спорта СССР. 106 спортсменам присвоено звание мастера спорта СССР.

Высокого звания заслуженного тренера СССР удостоен Е. Субботин (Москва), а еще семь человек получили звание заслуженного тренера РСФСР.

Три судьи всесоюзной категории за долголетнюю и безупречную работу награждены Почетным знаком; 16 человек стали судьями всесоюзной категории.

ПРАЗДНИК СТОЛИЧНЫХ СПАРТАКОВЦЕВ

На московском ипподроме состоялись автомобильные гонки, посвященные 30-летию автоспорта в обществе «Спартак». Соревнования проводились с открытым стартом. Для спартаковской команды, показавшей лучший результат, был учрежден приз памяти П. Р. Горлова, выдающегося автомотоспортсмена, одного из лучших гонщиков общества. Мемориальный приз завоевала команда десятого таксомоторного парка г. Москвы.

В личном зачете по группе автомобилей «Москвич» победу одержал армеец Ю. Козлов, по группе автомобилей «Волга» — спартаковец Ю. Марков.

МОСКВА, УЛИЦА КАЗАКОВА

В 1962 году в Государственном Центральном ордена Ленина институте физической культуры и спорта было создано отделение автомотоспорта. Будущие тренеры проходили специализацию на базе Центрального автомотоклуба СССР. С тех пор отделением подготовлено 27 тренеров по автомобильному и мотоциклетному спорту. Все они направлены на работу в республиканские и областные автомотоклубы.

Сейчас проводится новый набор как на это отделение, так и в школу тренеров. Принимаются автомотоспортсмены (не ниже первого разряда) с законченным средним образованием, имеющие тренерский стаж не менее трех лет. Срок обучения в институте — четыре года, в школе — год и десять месяцев.

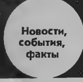
Прием заявлений с 1 июня по 31 июля. Адрес института: Москва, К-64, ул. Казакова, д. 18.

В ЛАТВИИ СТРОЯТ КАРТОДРОМЫ

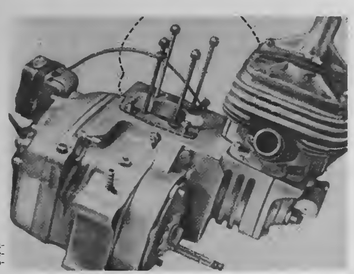
Картинг имеет в Латвии давнишнюю прописку. Именно в этой республике были построены группой энтузиастов первые машины. А летом 1961 года на велотреке «Динамо» в Вентспилсе состоялись первые в нашей стране гонки на микроавтомобилях.

За прошедшие семь лет картингисты Латвии добились значительных успехов. Не раз они выигрывали золотые медали чемпионов страны (К. Шлейтерс, В. Бортнекс, Р. Вейс), команда республики заняла первое место в финальных соревнованиях по картингу на IV юбилейной Спартакиаде народов СССР.

Достижению этих успехов во многом способствует наличие в республике специальных картодромов. Трассы для соревнований по картингу построены не только в столице Латвии, но и в районных центрах Талсах и Тукумсе, городе Смилтене. Еще три новых картодрома (в Елгаве, Кандаве, Лиепае) намечено ввести в строй в этом году. В 1969 году предполагается закончить строительство новой трассы в Вентспилсе.







Вид сзади на двигатель со снятыми левым цилиндром и карбюратором.

АВТОР—ВАЛЕРИЙ КАТОМИН

Шесть раз армеец Валерий Катомин выигрывал почетный титул чемпиона страны. Он выступал в кольцевых и ипподромных гонках, соревнованиях на ледяной дорожке. Катомин не только опытный спортсмен, но и талантливый конструктор — не одну победу одержал он, выступая на машинах собственной конструкции.

В прошлом году на первенстве СССР по «кольцу» он выступал на «самоделках» двух классов — 125 и 175 см³. Но наибольший интерес у спортсменов вызвала третья машина, которую Катомин привез на соревнования.

На этом 350-кубовом спортивном мотоцикле выступал заслуженный мастер спорта Н. Севостьянов. Он уверенно выиграл первый этап первенства в Риге, однако на таллинской трассе его ждало разочарование — не завелся двигатель. Сейчас конструктор занят дальнейшей доводкой этого интересного мотора.

Коротко расскажем о нем. Его два цилиндра охлаждаются водой. Впереди двигателя — внушительный радиатор. Система циркуляции воды — термосифонная. Диаметр цилиндров и ход поршня те же, что у подвесного лодочного мотора «Дельфин» — 60,5×60 мм. В отличие от многих высокофорсированных моторов распределение здесь осуществляется не вращающимся золотником, а, как обычно, поршнем. Продувочные каналы тщательно обработаны и снабжены отъемными крышками.

Двигатель развивает 13 тысяч оборотов в минуту и безболезненно выдерживает кратковременную работу без нагрузки до 18 тысяч оборотов. Чтобы обеспечить надежность системы зажигания на таких режимах, конструктор переделал обычное двухискровое магнето в генератор переменного тона.

Представляет интерес и четырехступенчатая коробка передач, которую можно снять и разобрать, не демонтируя двигателя. «Начинка» коробки в значительной мере состоит из деталей ижевского мотоцикла.

Следует ожидать, что в соревнованиях нынешнего сезона на мотоцикле с этим двигателем будут достигнуты высокие результаты.

НА ПЕРВЕНСТВО МАРКИ

Помимо чемпионата мира по автогонкам (на машинах формулы 1) проводится серия гонок на мировое первенство среди автомобильных фирм. Это очень интересные соревнования, цель которых выделить сильнейшую марку спортивного автомобиля.

Начиная с 1968 года, в них принимают участие три группы машин. Во-первых, это так называемые прототипы. Они строятся лишь в единичных экземплярах с использованием всех новейших достижений гоночной техники и служат прообразами тех спортивных автомобилей, которые могут в будущем претендовать на серийное производство.

На прототипах разрешено применение любых несерийных узлов и агрегатов, и только рабочий объем двигателя не должен превышать 3 литра. Естественно, что все они являются уникальными машинами и по существу представляют собой гоночные автомобили, снабженные двухместными обтекаемыми кузовами с фарами и крыльями.

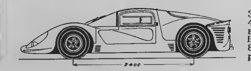
Вторая группа — спортивные автомобили, выпускаемые мелкими сериями (не менее 50 штук в год). Для них предельный рабочий объем установлен в 5 литров.

И наконец, третья группа — машины Большого туризма. Для них нет ограничений по литражу, но годовой выпуск их должен быть не меньше 500 штук.

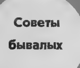
Считается, что отдельные модели прототипов перерождаются (в той или иной форме) в мелкосерийные спортивные машины, а те, в свою очередь, смогут лечь в основу новых моделей автомобилей Большого туризма. Следовательно, все эти машины должны продемонстрировать в соревнованиях прежде всего высокую надежность и стабильность скоростных показателей. Поэтому мировое первенство среди фирм разыгрывается только в гонках на длинные дистанции. Это 24-часовые соревнования в Ле-Мане (см. «За рулем, 1966, № 10) и Дайтоне, 1000-километровые гонки в Спа, Монце и на Нюрбургринге, труднейшие состязания «Тарга Флорио» на 720 км, 12-часовые гонки в Себринге, 500-мильные (800 км) соревнования в Брэндс Хэтч. Во всяком случае, в восьми этапах первенства каждая гонка должна длиться не менее шести часов или же ее дистанция не должна быть короче 1000 километров.

Каждая фирма имеет право выставлять любое число автомобилей различных моделей. Гонщики могут пересаживаться с одной машины на другую в ходе гонки. В зачет каждого этапа идет только один, лучший результат, показанный на автомобилях данной марки. Как и в личном чемпионате мира, очки за первые шесть мест на каждом этапе начисляются по системе 9—6—4—3—2—1. Из результатов восьми этапов в зачет первенства идут пять лучших.

Гонки 1967 года принесли победу спортивным машинам «Феррари». На втором месте — «Порше» и на третьем — «Форд».



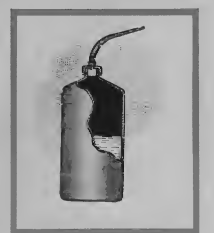
Спортивный автомобиль «Феррари» — 330П4 1967 года. 12 цилиндров, 3976 см³, 450 л. с. при 8000 об/мин. Непосредственный впрыск топлива. Пять передач. База 2400 мм. Трубчатая рама. Вес 850 кг. Скорость 320 км/час. Расход горючего 41 л/100 км.



КРУЖКА-МАСЛЕНКА

Пустую пластмассовую банку из-под нигрола или веретенного масла можно легко приспособить для доливки тормозной и амортизаторной жидкости или масла.

Для этого в отвинчивающуюся крышку вставьте на резьбе штуцер велосипедного насоса, наденьте резиновую, или полиэтиленовую трубку и... удобная кружка-масленка готова.



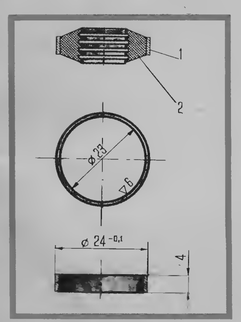
А. НОЖИН

г. Красноярск-28,
ул. Баумана, 20, кв. 11

ТЕЧЬ УСТРАНЕНА

У «Москвича» иногда плохо работают, а то и совсем отказывают амортизаторы. Чаще причиной этого неприятного дефекта бывает выход из строя сальника, уплотняющего шток амортизатора. Жидкость начинает подтекать, уровень ее уменьшается, и, естественно, нормальной работы от такого агрегата ждать не приходится.

Предлагаю простой и достаточно эффективный способ восстановления работоспособности неисправного сальника. Для ремонта необходимо изготовить стальное кольцо (см. рисунок). Наружный диаметр его 24-0,1 мм, внутренний — 23 (или 22,5 мм, в зависимости от износа штока и сальника). Кольцо надеваем на сальник, как показано на рисунке. Такой «хомутик» обожмет сальник, соответственно уменьшит его внутреннее отверстие и обеспечит хорошее уплотнение штока.



1 — кольцо; 2 — сальник.

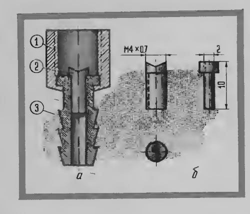
Аналогичным способом можно ремонтировать сальники штока амортизаторов «Волги», «Запорожца» и других машин с телескопическими амортизаторами.

Ю. ЗУБОВ

Челябинская область,
г. Златоуст-17,
ул. Грибоедова, 13, кв. 14

ДЕЛО ПОПРАВИМОЕ

Обидно, что насос для накачки шин часто выходит из строя из-за пустяка. Ломаются «усики», открывающие клапан золотника. Тогда приходится каждый раз отвинчивать и завинчивать сам золотник или же покупать новый насос. Но можно найти лучший выход.



а — наконечник: 1 — головка; 2 — нажимная планка; 3 — штуцер.
б — новая нажимная планка.

Увеличьте в штуцере **3** (см. рисунок) отверстие сверлом 3,2 мм и нарежьте резьбу М4. Нажимную планку **2** сделайте из винта М4, у которого предварительно надо спилить по бокам две фаски для прохода воздуха. Планка будет лучше центрироваться, если фаски сделать не по всей длине. Тогда в круглой головке надо выпилить два углубления.

Чтобы закрепить планку прочнее, перед завертыванием смажьте ее клеем ВФ-2.

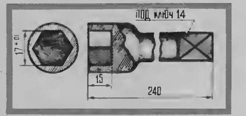
А. ВАРДАШКИН

Москва, Г-423,
Ново-Хорошевское шоссе, 21,
корп. 1, кв. 1

ЛЕГКО И ПРОСТО

На автомобиле «Запорожец-ЗАЗ-965А» стартер труднодоступен. Чтобы снять его для ремонта или проверки, приходится, согласно заводской инструкции, предварительно снимать бензонасос, глушитель и ряд других деталей.

Этих, по-существу ненужных операций можно избежать, если воспользоваться головкой (торцовым ключем) на 17 мм и воротком. Общая длина инструмента должна быть не менее 240 мм.



Удобен для этой цели и прост в изготовлении специальный ключ, изображенный на эскизе. Пользуясь таким инструментом, надо сделать лишь три простейших операции: отсоединить стартерный провод (желательно сначала снять клемму аккумулятора, чтобы избежать случайного короткого замыкания провода «на массу» автомобиля); отвернуть две гайки крепления стартера; снять стартер.

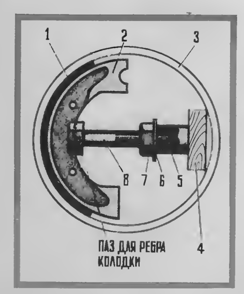
Пусть этот мой простой совет будет частицей благодарности за те полезные советы, которые я получил от вас, друзья-автолюбители, через журнал «За рулем».

П. ЛАВРОВ

Донецкая область, г. Славянск-7,
ул. Краснофлотская, 2

ЕСЛИ НЕТ НАКЛАДОК

При отсутствии новых накладок тормозных колодок мотоцикла их можно изготовить самому из любых автомобильных. Технология проста: вырезают ножовкой заготовку необходимого размера, размягчают ее, подержав 10—15 минут в кипятке, а затем придают нужную форму непосредственно в тормозном барабане колеса, как указано на рисунке. Высохшую накладку снимают с колеса и приклепывают к колодке обычным путем.



1 — накладка; 2 — колодка; 3 — тормозной барабан; 4 — деревянный брусок; 5 — втулка; 6 — шайба; 7 — гайка; 8 — болт.

В. ПАВЛОВ

Ленинград, К-67,
пр. Энергетиков,
72/2, кв. 29

Справочная служба

ОСМОТРИТЕ ВЫЖИМНОЙ ПОДШИПНИК

«Почему на моем «Запорожце» падают обороты двигателя, когда выжимаешь сцепление?» — спрашивает М. Серов из г. Пензы.

В первую очередь следует внимательно осмотреть выжимной подшипник. Наиболее вероятной причиной возникновения повышенного трения является износ графитового вкладыша. На автомобилях первых выпусков, где устанавливался упорный шариковый подшипник с графитовым вкладышем, возможно также заклинивание обоймы подшипника. Более редкой причиной может быть увеличение осевого люфта коленчатого вала двигателя.

КАК ВЫБИТЬ ПАЛЕЦ?

С такой трудностью столкнулся при разборке рулевых тяг автомобиля «Запорожец» С. Петров из г. Вышнего Волочка.

Проще всего, конечно, попытаться выбить палец молотком, причем обязательно через бронзовую выколотку. Но это не всегда удается. Да и резьба на пальце может быть при таком способе удаления легко повреждена.

Лучше сделать специальный винтовой съемник. Он достаточно прост в изготовлении и работе и не раз пригодится. Чертеж съемника с размерами для автомобиля «Москвич-407» был помещен в нашем журнале (1966, № 7, стр. 20). Чтобы приспособить съемник для «Запорожца», нужно изменить ширину выемки (на чертеже 32 мм) и паза (на чертеже 18 мм). Эти размеры назначаются по ширине бобышки на конце сошки и большему диаметру конической части пальца.

ВРЕМЕННЫЙ ИЛИ НЕТ?

«Я был принят на работу водителем легкового автомобиля в связи с тем, что человек, ранее работавший на нем, был лишен водительских прав сроком на шесть месяцев. После того, как ему вернули водительские права, меня уволили как временного работника, так как предприятию нужен один шофер. Правильно ли со мной поступили?» — интересуется Н. Попов из Магнитогорска.

Временным считается работник, принятый на срок не более двух месяцев, а для замещения другого работника — не более четырех.

Поскольку Вы проработали шесть месяцев, то являетесь уже постоянным работником, и администрация была не вправе уволить Вас в связи с окончанием срока временных работ.

Как же быть в данном случае, когда на предприятии оказалось два водителя, хотя нужен один? Администрация должна была предложить кому-нибудь из них другую работу в этом же или ином предприятии (учреждении), а в случае отказа перейти на другую работу, или если невозможно осуществить перевод, администрация должна обратиться в местком профсоюза для получения санкции на увольнение одного из водителей по пункту «А» ст. 47 КЗОТ — в связи с сокращением штатов.

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ СЪЕМНИК

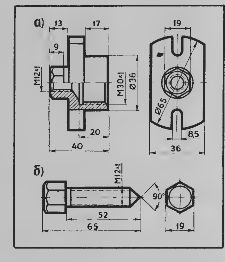
«В руководстве к мотоциклу «Паннония» сказано, что ротор магнето демонтируется съемником, который к мотоциклу не прилагается. Опубликуйте, пожалуйста, эскиз этого съемника», — с такой просьбой обратился в редакцию мотолюбитель Н. Савинков из Москвы.

Отвечает инженер Б. Синельников.

Чтобы демонтировать ротор магнето, можно использовать съемник, изображенный на эскизе.

Он навертывается на резьбовую часть ротора, который при заворачивании винта съезжает с цапфы коленчатого вала. Чтобы ротор при этом не поворачивался, его удерживают гаечным ключом (S-19), устанавливаемым на шестигранник основания съемника.

Этот же съемник служит для демонтажа звездочек. Два болта, продетые в пазы съемника, вворачивают в резьбовые отверстия звездочек, а затем, заворачивая винт съемника, демонтируют звездочки.



Съемник для ротора магнето и звездочек: а — основание (сталь 45, желательно калить); б — винт (материал тот же).

ДЛЯ ИНВАЛИДОВ

«Есть ли автомобили, которыми можно управлять одной рукой? Что это за машины?» — с такими вопросами обратился в редакцию А. А. Павитолс из г. Юрмала Латвийской ССР.

Мы попросили ответить ему начальника Главного управления по производству легковых автомобилей и автобусов Министерства автомобильной промышленности СССР Н. Ф. Гринчара.

С 1967 года автозавод «Коммунар» (г. Запорожье) выпускает специально приспособленный для водителей-инвалидов автомобиль ЗАЗ-965АР. Этой машиной можно управлять, действуя одной ногой и одной рукой. Конструкция привода органов управления допускает простую их перестановку под здоровые руки и ноги в любых сочетаниях.

Автомобиль ЗАЗ-965АР имеет ряд особенностей. Скорость его не более 50 км/час. За этим следит специальный электромеханический ограничитель максимальных оборотов двигателя. Кроме того, в коробке передач нет прямой (четвертой) передачи.

Намного облегчает управление машиной электромагнитное порошковое сцепление, действующее автоматически. Микропереключатели, регулирующие его работу, расположены в приводах акселератора и коробки передач. На ободе рулевого колеса установлена рукоятка, облегчающая его поворачивание одной рукой. Сиденье водителя снабжено ремнями безопасности. Все это делает новый автомобиль для инвалидов достаточно удобным и безопасным.

Распределяются ЗАЗ-965АР министерствами социального обеспечения союзных республик.

КАКОЙ ВЫБРАТЬ МОТОРЧИК?

Где найти рекомендации по выбору схемы рулевого управления карта? Пригоден ли для установки на карт класса Е (50 см³) двигатель Д-5, и если нет, какой мотор можно использовать взамен? Эти вопросы интересуют В. Ушакова из г. Слюдянка Иркутской области.

Подробно о том, как рассчитать углы рулевой трапеции карта, рассказывали на страницах нашего журнала Б. Фальиевич и Л. Кононов. Их статьи были опубликованы в № 10 за 1963 год и № 10 за 1964 год.

Что касается выбора двигателя, то моторчик Д-5 имеет достаточную мощность (1,2 л. с. при 4500 об/мин), чтобы приводить в движение карт весом 40—50 кг. Правда, лучше подойдет двигатель Ш-51 от мопеда «Рига-3». Он мощнее (2,0 л. с. при 5000 об/мин), чем Д-5, и в отличие от него имеет двухступенчатую коробку передач. Весит Ш-51 — 10,6 кг, а Д-5 — только 6 кг.

Наиболее же подходящим является двигатель от 50-кубового мотоцикла «Ява». У него горизонтальный цилиндр (а не наклонный как у Ш-51), трехступенчатая коробка передач и мощность уже 3 л. с. при 6000 об/мин. Установка такого мотора на карте и чертеж его рамы приведены в № 8 нашего журнала за 1966 год.

ШИНЫ ЗАМЕНЯТЬ НЕЛЬЗЯ

«Можно ли шины 3,75—19, предназначенные для мотоциклов тяжелого класса, устанавливать на ижевские мотоциклы?» — спрашивают т. Тихенко из г. Полтавы и другие читатели.»

Делать этого не следует, потому что шины 3,75—19 на 18—20 мм шире шин 3,25—19 и на ижевском мотоцикле могут задевать за кожух цепи к щитки колес. Кроме того, для шины 3,75—19 необходим по ГОСТу 5652—62 обод размером 55—484 (2,15—19 дюймов), а на ижевских мотоциклах используется обод размером 47—484 (1,85—19 дюймов). Эксплуатация на нем шин 3,75—19 приводит в потере ими поперечной жесткости и преждевременному разрушению их каркаса, так как допустимая нагрузка на шину в этом случае уменьшается с 310 кг до 250 кг.

Не случайно такая замена не допускается Правилами движения, где в статье 120 (пункт «а» примечания к параграфу V) говорится, что запрещается устанавливать шины, «не соответствующие марке транспортного средства по размеру и допустимой нагрузке».

НЕ РЕКОМЕНДУЕТСЯ

Владельцы ковровских мотоциклов (К-175А, Б, В) из поселка Суксун, Пермской области, от имени которых пишет в редакцию Н. Токарев, спрашивают, можно ли в схеме, опубликованной в статье «Аккумулятор на «Ковровце» («За рулем», 1966, № 9), заменить дроссель и выпрямительный мост, собранный на дефицитных диодах, стабилизатором напряжения от мотороллера ВП-150?

Отвечают работники завода.

Проведенные на заводе испытания показали, что установка стабилизатора напряжения мотороллера ВП-150 в указанную схему недопустима из-за несоответствия мощностей стабилизатора и генератора.

Вместо диодов Д-305, Д-304, Д-303 можно установить любой селеновый выпрямитель, в том числе и от стабилизатора напряжения мотороллера ВП-150.





Автомобиль Яковлева и Фрезе постройки 1896 года.

КОГДА РОДИЛСЯ АВТОМОБИЛЬ

Когда появился первый в России автомобиль? Такой вопрос задают в своих письмах многие наши читатели. Мы пригласили в редакцию преподавателя Московского автодорожного института Валерия Ивановича Дубовского. Он уже много лет собирает материалы по истории отечественного автомобилестроения и охотно согласился ответить на этот вопрос.

С появлением двигателя внутреннего сгорания в Европе одна за другой стали предприниматься попытки создания самодвижущегося экипажа с таким мотором. Почти в каждой стране был свой изобретатель автомобиля. Австрийцы утверждали, что это был Маркус, французы считали им Деллямар-де-Бутевилля, англичане верили в приоритет Батлера, а немцы придерживались мнения, что первым оказался Бенц.

А кто же в России был первым? Имеются сведения, что в 1882—1884 годах Путилов и Хлобов построили коляску с бензиновым мотором. Но кроме этого факта ничего больше не известно. Может быть, дальнейшие исследования позволят найти дополнительные доказательства в пользу этих изобретателей?

Инициатором автомобильного дела в нашей стране был лейтенант военно-морского флота Евгений Александрович Яковлев. Еще в 1884 году он начал эксперименты с двигателями внутреннего сгорания, а в 1891 году основал в Петербурге первый русский завод керосиновых и газовых двигателей. Его продукция демонстрировалась в 1893 году на Всемирной выставке в Чикаго. На ней Е. А. Яковлев и П. А. Фрезе, владелец каретной мастерской в Петербурге, познакомились с автомобилем «Вело». Эту необычную на первый взгляд машину представил на выставку немецкий завод «Бенц».

Оба изобретателя загорелись идеей постройки автомобиля. Работа над ним началась в 1895 году. Двигатель и трансмиссию изготовил Яковлев, а ходовую часть и кузов — Фрезе.

Автомобиль Яковлева представлял собой обыкновенный двухместный экипаж типа «фаэтон». Внушительный кожух, громоздившийся в задней части машины, скрывал под собой четырехтактный горизонтальный одноцилиндровый двигатель. Его конструкция не отличалась сложностью: зажигание осуществлялось от батареи сухих элементов, а карбюратор был простейшего, испарительного типа. При рабочем объеме около 860 см^3 мотор Яковлева развивал мощность полторы-две лошадиных силы. От двигателя вращение передавалось на дифференциал посредством двух резиновых ремней. Эти ремни при помощи двух рычагов можно было перемещать с одних шкивов на другие, достигая таким образом перемены двух передач и холостого хода. Заднего же хода не было.

Подвеска колес (на полностью эллиптических рессорах) и сами колеса (с деревянными спицами) имели много общего с тогдашними каретами. Правда, отдавая дань времени, Фрезе снабдил колеса сплошными резиновыми шинами. «Безлошадный экипаж» можно было остановить либо ручным тормозом (к шинам задних колес прижимались тормозные колодки), либо ножным, который действовал на трансмиссию. Машина Яковлева и Фрезе весила 300 кг; ее оборудование включало складной кожаный верх, два керосиновых фонаря и сигнальный рожок с резиновой грушей. Несмотря на маломощный мотор, она могла развивать скорость до 20 верст в час, а запаса горючего хватало на 200 верст пути. Стоила эта машина 1500 рублей серебром.

Постройка первого русского автомобиля была закончена в 1896 году, и тогда же он с успехом демонстрировался на Всероссийской промышленной выставке в Нижнем Новгороде.

К сожалению, сам Яковлев через три года умер. Его моторный завод в 1906 году перешел в собственность общества «Вулкан», строившего двигатели внутреннего сгорания.

Экипажная фабрика «Фрезе и К°» в 1900 году взялась за выпуск, правда, в малых количествах, электромобилей и грузовиков. Там даже был построен опытный троллейбус и небольшой автобус. Но возможности этого предприятия были ограниченными, и с 1906 года оно делало только легковые кузова, которые ставились на шасси импортных легковых машин. Четыре года спустя кузовное производство Фрезе перешло в собственность Петербургского отделения Русско-Балтийского завода.

Но какова бы ни была судьба его создателей, «безлошадный экипаж» Яковлева и Фрезе явился по существу первым в России бензиновым автомобилем.

По письму

приняты меры

ВОЛОКИТА ПРЕКРАЩЕНА

Редакция получила письмо, в котором сообщается, что жители Лихославльского района Калининской области, сдавшие в ГАИ экзамен на право управления мотоциклом, никак не могут получить удостоверения. В ответ на неоднократные обращения начальник районной ГАИ тов. Максимов ссылался на отсутствие бланков (?!).

Мы поставили в известность об этом областную автоинспекцию и получили ответ от начальника ГАИ тов. Переверзева: Лихославльскому райотделу милиции направлены бланки и дано указание незамедлительно выдать удостоверения мотолюбителям.

Аналогичное положение, но уже с регистрацией транспорта сложилось в ГАИ г. Казани. Группа читателей сообщает: «В городе Казани регистрация транспорта занимает 15—20 дней. Сначала необходимо придти в пять часов утра и записаться в очередь на определенный день, в который можно сдать документы. Это занимает примерно неделю. После сдачи документов назначают день, когда можно получить номера и технический паспорт — это обычно еще 10—15 дней. Причем регистрация производится только в центральной ГАИ, а не в районных, как это делается, например, в Москве. Дорогая редакция! Мы надеемся, что с содержанием письма будут ознакомлены органы ГАИ г. Казани».

Редакция, конечно, выполнила просьбу — направила письмо в ГАИ Министерства охраны общественного порядка Татарской АССР. Вот, что нам пишет заместитель начальника ГАИ тов. Черенков:

«...факты, указанные в письме в части продолжительного оформления документов на транспортные средства, имели место. В настоящее время этот недостаток устранен».

ПОД ОСОБЫЙ КОНТРОЛЬ

Читатель журнала А. Ильин из г. Кемерово сообщил редакции о том, что в городе крайне плохо обстоит дело с отпуском горюче-смазочных материалов.

Редакция направила письмо тов. Ильина в Главнефтеснаб РСФСР. Заместитель начальника Главнефтеснаба В. Разумов в ответ на наш запрос сообщил:

«Отпуск нефтепродуктов на АЗС в г. Кемерово и других городах области производился с перебоями ввиду неравномерного поступления горюче-смазочных материалов на нефтебазы с нефтеперерабатывающих заводов.

Главнефтеснабом РСФСР принимаются необходимые меры к обеспечению бесперебойного отпуска нефтепродуктов на АЗС. Выполнение плана поставки автобензина взято под особый контроль».

КАК БЫТЬ С КОЛЯСКАМИ!

Группа мотоциклистов г. Алма-Аты пишет в редакцию: «Желая иметь мотоцикл с коляской, мы приобрели — каждый из подписавшихся здесь — и мотоцикл и коляску. В ГАИ же нам регистрируют только мотоциклы и не регистрируют коляски лишь из-за того, что они другого цвета. Положения, запрещающего регистрировать коляску отличной от мотоцикла окраски, нам не приходилось читать. Начальник ГАИ на наш недоуменный вопрос ответил, что такого положения действительно нет, но это его личное желание, и посоветовал ездить без колясок». Письмо подписали пять человек.

Редакция попросила разъяснения на этот счет у республиканской ГАИ, которая сообщила: «Коллективное письмо группы граждан по вопросу регистрации мотоциклов рассмотрено Госавтоинспекцией УМ МООП Казахской ССР.

Госавтоинспекции УООП г. Алма-Аты дано указание о регистрации мотоциклов».

Казалось бы, все в порядке, но обращает на себя внимание то обстоятельство, что в ответе не упоминается о регистрации колясок. Может быть, не случайно?

КОНКУРС НА ЛУЧШИЕ УЧЕБНИКИ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ

В постановлении Совета Министров СССР «О повышении безопасности движения в городах, других населенных пунктах и на автомобильных дорогах» намечены меры для улучшения подготовки водительских кадров. Государственному комитету по профессионально-техническому образованию поручено совместно с Министерством охраны общественного порядка СССР, ЦК ДОСААФ и Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР выработать новые, единые программы подготовки водителей автомобилей всех классов, а также автолюбителей. Особое внимание обращено на создание учебников для шоферов.

Чтобы привлечь к этому делу широкий круг специалистов высокой квалификации, Комитет по печати при Совете Министров СССР и Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР решили провести конкурс на лучшие учебники для водителей третьего, второго, первого классов и автолюбителей.

Учебники должны строго соответствовать новым, единым программам, отражать все передовое в автомобильной промышленности и на автомобильном транспорте. Они должны быть небольшими по объему, написаны интересно, доступным языком, научно обоснованными, методически грамотными, с хорошо подобранными и четко выполненными иллюстрациями.

Конкурс будет открытым. В нем могут участвовать все желающие — как отдельные авторы, так и коллективы. Каждая работа направляется на конкурс под девизом. Для написания учебников отводится год.

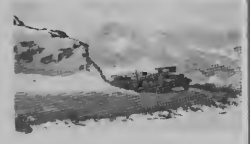
Как только новые программы подготовки водителей получат утверждение, будут подробно объявлены и условия конкурса. Ориентировочно это произойдет в третьем квартале.

Издание конкурсных учебников поручено издательству «Транспорт», куда и следует обращаться за всеми справками. Адрес издательства: Москва, К-92, ул. Сретенка, 27/29.

Ф. ЛЕСНЯКОВ,
главный редактор литературы по автомобильному транспорту издательства «Транспорт»

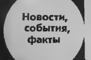
ПОРОГ ЖИЗНИ

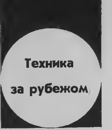
— так называли раньше Анзобский перевал — самый высокий в Центральном Таджикистане. Сюда, на высоту 3400 метров, не залетали даже орлы. «Порог жизни» осилил автомобиль. Пробитая динамитом дорога превратилась в первую высокогорную магистраль республики. Как видите на снимке, сделанном корреспондентом фотохроники ТАСС Р. Нетелевым, здесь всегда лежит снег, но мощные бульдозеры несколько раз в сутки расчищают трассу.



ШЕСТЬСОТ НОВОСЕЛИЙ

ожидает вильнюсских автомобилистов. Именно таково общее число мест в гаражах, которые строят сейчас 16 кооперативов автолюбителей. А институт проектирования городского строительства в Каунасе уже готовит проект коллективного гаража в несколько этажей на 300 автомобилей.







«Икарус-250».

ЕЩЕ ОДИН «ИКАРУС»

Автобусы этой марки всем нам хорошо знакомы. Тысячи «Икарусов» трудятся на наших улицах и дорогах. Сейчас венгерские и советские специалисты ведут испытания еще одного автобуса — семейства «Икарус-200».

Корреспондент журнала А. Бродский попросил генерального директора завода «Икарус» тов. ФЕРЕНЦА ХИРТА, посетившего Москву, рассказать о новом автобусе, о предприятии, которое в этом году отметит свое 20-летие.

1948 год мы считаем годом рождения автомобильной промышленности Венгерской Народной Республики. Тогда на базе небольших частных мастерских, ремонтировавших кузова автобусов, возник завод «Икарус». На нем работало всего 350 человек, и делали они за год 50 автобусов.

В 1949 году у нас было освоено производство дизельных двигателей «Чепель». Они дали возможность в последующем создать несколько семейств автобусов: «Икарус-30», «Икарус-60», «Икарус-55». Конструкция их все время изменялась — двигатель переместился назад, кузов стал обтекаемым, более красивым и удобным. Наш автобус вышел на мировой рынок. Потом появились модели большой вместимости — городские «Икарус-556» и «180».

Сегодня на нашем предприятии тысячи рабочих. Заводской техникум и профессиональная школа ежегодно готовят 500—600 квалифицированных специалистов. Три с половиной тысячи автобусов в год выпускает «Икарус». Из них 85 процентов предназначаются для экспорта. Страны СЭВ, Скандинавия, Арабский Восток, Цейлон, Бирма — вот куда идут наши машины.

Конечно, наибольшая часть приходится на долю СССР и других социалистических стран. В этом году мы поставим в Советский Союз около 1700 автобусов, а в 1970-м — до 4000.

Совершенно ясно, что такая, как мы говорим, гарантированная загруженность, тесная связь с братскими странами дает нам возможность все время расширять производство.

Мне особенно приятно отметить, что, наряду с торговыми, укрепляются технические связи. Мы не впервые уже проводим совместные испытания «Икаруса». Модели «556», «55», «180» испытывались советскими научно-исследовательскими институтами и автохозяйствами. Большая дружба связывает наших специалистов с работниками НИИАТа, НАМИ, автобусных парков Москвы, Сочи, Новосибирска. С участием советских автомобилистов был устранен ряд недостатков в конструкции автобуса, и он стал лучше.

Я нисколько не преувеличу, если скажу, что такая совместная работа много дала заводу, а больше всего от этого выиграли пассажиры.

Сейчас мы начали совместные испытания нового автобуса семейства «Икарус-200». У него будет ряд модификаций: городские обычного типа модели «240» и «260» вместимостью 88 и 122 пассажира, сочлененные автобусы моделей «280» и «282» на 190 и 210 человек и, наконец, междугородный «Икарус-250» на 42 места*.

Значительно различаясь оформлением, габаритами, вместимостью и планировкой салона, эти модели имеют все же много общего.

На всех установлен 10-литровый горизонтальный четырехтактный дизель мощностью 192 л. с. Он расположен в задней части автобуса, под полом, что облегчает планировку салона. На сочлененных автобусах он также размещается под полом — между осями. Эти двигатели выпускаются заводом «Чепель».

Подвеска у автобусов пневматическая. Элементы ее, так же как и передние мосты, «Икарус» получает из СССР. А мы, в свою очередь, отправляем на советские заводы задние мосты для тяжелых автобусов.

Во взаимной помощи и тесном сотрудничестве я прежде всего вижу залог дальнейших наших успехов по созданию хороших, удобных автобусов различного назначения.

Итак, еще один «Икарус» проходит испытания. Еще одна машина венгерских друзей получает путевку в жизнь на дорогах нашей страны. Пожелаем новому автобусу счастливого пути.

* См. статью «Автомобили и мотоциклы с острова Чепель» («За рулем», 1968, № 1).

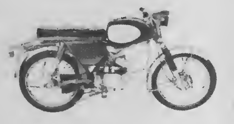
«Ява-90»

Мотоциклетный завод в городе Поважска-Вистрица (Чехословакия), выпускающий мотороллеры и мотоциклы малых кубатур, с середины 1988 года начинает производство нового легкого мотоцикла «Ява-90». Он значительно отличается от предыдущих моделей и внешним видом, и конструкцией многих узлов и деталей.

Рама мотоцикла хребтового типа, сваренная из труб круглого сечения. Двухтактный одноцилиндровый двигатель рабочим объемом 89 см³ и степенью сжатия 8,5 развивает мощность 10,5 л. с. при 6000 об/мин. В качестве распределительного механизма на нем применен вращающийся дисковый золотник. Пятиступенчатая коробка передач, выполненная в одном блоке с двигателем, позволяет более полно использовать его мощность.

Для увеличения срока службы цепь заключена в герметичный кожух с резиновыми гофрированными трубами.

Система электрооборудования снабжена двенадцативольтовым генератором переменного тока мощностью 75 ватт.



Передняя вилка и задняя подвеска оборудованы пружинно-гидравлическими амортизаторами, которые вместе с шинами 2,75×18 обеспечивают хорошую устойчивость мотоцикла.

При собственном весе 76 кг мотоцикл способен развивать скорость до 100 км/час. Средний расход топлива составляет 2,8 литра на 100 километров.

Грузоподъемность мотоцикла (160 кг) позволяет перевозить, кроме пассажира, небольшой груз. Для этого за седлом установлен багажник.

Стартует «ВЯТР»

Польские мотоциклостроители освоили недавно производство нового двигателя «Вятр» В2А. Он предназначен для популярного в стране мотоцикла марки СХЛ.

Это современный двухтактный одноцилиндровый (61×59,5 мм) двигатель рабочим объемом 175 см³. У него алюминиевый цилиндр с чугунной гильзой. Новый мотор отличается богатым оребрением, трехрядным роликоподшипником нижней головки шатуна, одной выпускной трубой, изящным кожухом над карбюратором. Его мощность составляет 12 л. с. при 5400 об/мин. (степень сжатия 7,6). Конструкторы предусмотрели стальные гнезда для подшипников коленчатого вала. Это повышает долговечность картера.

С двигателем сблокирована четырехступенчатая коробка передач (прежде у мотоциклов СХЛ было три передачи). Весь силовой агрегат В2А весит 26,5 кг.

Мотор «Вятр», устанавливаемый теперь на мотоцикле СХЛ, позволил поднять его скорость до 100 км/час (т. е. на 10 км/час). Сократилось и время разгона с места до скорости 80 км/час — с 24 до 17 секунд. Расход топлива снизился на 0,5 литра и составляет 2,5 литра на 100 км пути.

В нынешнем году намечено выпустить около 30 тысяч мотоциклов с новыми двигателями. Предполагается также провести модернизацию «Вятра», — установить на него электростартер и генератор переменного тока.

Транспортер с роликовыми гусеницами



По сообщению журнала «Орднанс», в США для использования в прибрежной местности разработаны опытные образцы транспортера ХМ759 с роликовыми гусеницами, который может преодолевать водные преграды и заболоченные участки. Грузоподъемность транспортера 1,5 тонны при собственном весе 5200 кг.

Особенностью конструкции транспортера являются гусеницы с 17 надувными роликами, которые приводятся в движение передними ведущими колесами. Давление воздуха в роликах 0,2 кг/см².

Транспортер может развивать скорость на суше до 56 км/час и на плаву — до 11 км/час.

«Вартбург» — универсал

Мы уже сообщали («За рулем», 1966, № 10), что автомобильным заводом в г. Эйзенахе (ГДР) освоено производство легкового автомобиля новой модели — «Вартбург-353».

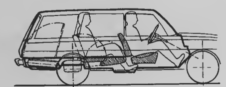
На базе этой машины завод автокузовов в Дрездене начал выпускать «Вартбург-турист» с грузо-пассажирским кузовом типа «универсал». Автомобиль может перевозить либо четырех человек и 150 кг груза, либо (при сложенных задних сиденьях) два человека и 300 кг груза.



«Вартбург-турист».

Избранная для «Вартбурга» компоновочная схема с передними ведущими колесами позволила сделать задний, грузовой отсек машины очень вместительным (объемом 1,8 м³). Широкая задняя дверь целиком поднимается вверх, открывая проем высотой 800 мм и шириной 1270 мм. Погрузка и выгрузка через эту, пятую дверь облегчается, кроме того, низким (585 мм от земли) расположением пола грузового отсека. Это оказалось возможным осуществить благодаря независимой подвеске задних колес и отсутствию главной передачи под полом задней части кузова.

«Вартбург турист» отличается от базовой модели большей длиной (4380 против 4200 мм). Он на 60 кг тяжелее (960 вместо 900 кг), а его максимальная скорость составляет 122 км/час.



Расположение сидений.

Машина снабжена таким же, как и «Вартбург-353», двухтактным трехцилиндровым двигателем (991 см³, мощность 45 л. с. при 4200 об/мин). На «Туристе» применена новая трансмиссия, которая также будет ставиться и на других моделях «Вартбург». Она включает двухвальную четырехступенчатую коробку передач с синхронизаторами на всех передачах, главную передачу с гипоидными коническими шестернями и роликовой муфтой. Эта муфта расположена между сцеплением и коробкой передач и снабжена блокировочным механизмом, управляемым с места водителя.

Новая коробка отличается от прежней более жестким картером туннельного типа. Все шестерни коробки вращаются не на бронзовых втулках, а на игольчатых подшипниках.

«Компактная» шина

Американская компания «Гудрич» разработала конструкцию шины запасного колеса, которая в ненакачанном состоянии помещается на ободе колеса, почти не увеличивая его диаметра. При накачивании шина принимает нормальную величину и форму. По сравнению с обычным колесо, снабженное шиной новой конструкции, занимает вдвое меньше места, благодаря чему его можно разместить в углах багажника или в тех местах кузова, которые до этого вообще не использовались.

«Компактная» шина накачивается после смены колеса при помощи баллона со сжатым воздухом.



ИЗ ИНОСТРАННОГО АВТОЮМОРА

Открытое письмо человеку, угнавшему мой автомобиль: «Примите мои соболезнования...»

Шофер в безопасности, когда дорога сухая; дорога в безопасности, когда шофер сухой.

Из рассуждений шофера: «Преимущество кузницы состояло в том, что когда приводил туда подковать коня, мастер не говорил тебе, что нужно устранять еще пятьдесят других дефектов».

Табличка у входа в авторемонтную мастерскую: «Проверка тормозов стоит три доллара, а погребение триста долларов. Подумайте и заезжайте».

— Ну, как ездилось?
— Прекрасно!
— Машину в гараж поставили?
— Да, частично...

— Дорогой друг, я нашел ваш похищенный автомобиль. Вчера увидел, как на нем ехал один человек. Сразу вскочил в такси и выследил его. Машина находится в гараже Х...
— Знаю, знаю.
— Почему же тогда не сообщите в полицию?
— Жду, когда жулик сменит покрышки — мои поизносились...

Механик станции обслуживания клиенту: «Масло советую не менять, смените лучше машину...»

Торговцы автомобилями так убедительно говорят о решительных улучшениях в новых моделях, что покупателю нужно серьезно подумать, каким же барахлом они торговали раньше!

Перед одним училищем в голландском городе Гронинген был поставлен щит, который предупреждал шоферов: «Будьте внимательны! Учителей у нас не хватает».

Волка пропесочили в транспортной полиции. Уезжая оттуда, он встретил Красную шапочку и тут же резко затормозил автомобиль:
— Ты когда меня съешь? — спросила Красная шапочка.
— Когда смеиишь шапочку на зеленую, — ответил он.

Вечером, после экзамена на шофера-любителя, новичок пришел к знакомым:
— Ну, как прошел экзамен?
— Не знаю. Когда я уладил все дела с доктором, инструктор еще не пришел в сознание.

Собрал и перевел
Ю. КРИВОНОСОВ

На первой странице обложки — рисунок архитектора Д. ЧЕТЫРКИНА.

По Праге приятно ходить пешком. И не спеша. Причудливые средневековые улочки полны неповторимого очарования. Старое Место удивляет любого великолепным смешением памятников самых различных архитектурных стилей и эпох; наивная, но полная своего глубокого смысла геральдика на поседевших от времени стенах останавливает вас буквально у каждого дома. Нет, что ни говори, из автомобиля и половины этого не увидишь!

И все же автотуриста не меньше занимает вопрос: а какова Прага автомобильная? Каково здесь ездить? Как чувствует себя в городе человек за рулем? Поэтому мы распрощались на некоторое время (хотя, признаемся, и с большим сожалением) с Градчанами, быстротекущей и шумящей Влтавой, музеями и парками и отправились в небольшое «автомобильное плавание» по лабиринтам пражских улиц. Так родились эти короткие заметки.

Первое впечатление: пражане, по-видимому, очень любят автомобиль. Причем совсем не той тщеславной и преходящей любовью, которую нередко пробуждают сверкающие, с иголочки лимузины новейших марок и моделей. Нет, они дарят автомобилю настоящую привязанность на долгие и долгие годы. Очевидно, именно этим обстоятельством и ничем иным объясняется тот факт, что в Праге чаще, чем в каком-либо другом городе Европы, колесом к колесу с самыми последними автомобильными новинками бороздят «течение» автоэкипажи 20—30-х годов, а может быть, и начала века. Глядя на них, порой трудно сдержать улыбку, но такая дружба трогает, а видавшие виды ветераны вызывают уважение. Нам не раз приходило на ум, что все эти автомобильные «старички» вообще как-то очень идут Праге, по-своему дополняют облик этого древнего города и тоже являются достопримечательностью столицы, постоянным объектом живейшего внимания многочисленных туристов, как и всемирно известные пражские музеи и памятники зодчества.

Ездить по Праге не просто. Не просто, потому что средневековая планировка города и незначительная ширина улиц мало приспособлены к движению автотранспорта. Машины идут плотно и тесно, бок о бок, а чаще всего в один ряд. Видимость ограничена многочисленными изгибами улиц. Помните центральную часть нашего Таллина или Риги? Прага почти вся такая. Если добавить, что в туристский сезон город наводнен автомобилями почти всех стран Европы, то легко понять, какое неусыпное внимание и большое умение требуется от водителя.

И все же ездить по Праге не трудно. А прежде всего потому, что водитель получает такую четкую информацию о всех условиях движения, которая не оставляет места никаким сомнениям. Он всегда знает, нет, это даже не то слово — ему всегда указывается, где главная или второстепенная улица, в какое число рядов надо проезжать перекресток, куда из того или иного ряда можно поворачивать.

Знаков и указателей на улицах Праги очень много, но они не вызывают никаких возражений или недовольства водителей. Почему? Да потому, что среди них очень мало знаков, вводящих какие-то запреты, и масса таких, что содержат самую разнообразную и совершенно необходимую водителям информацию. Чтобы не быть голословными, предлагаем несколько сделанных нами фотографий.

Перекресток улицы Народной и набережной Готвальда у Оперного театра (вверху слева). Сразу бросается в глаза знак «Конец главной улицы». Особенно советским автотуристам, так как в наших городах главные улицы обозначать почему-то не принято. И вот что получается. С боковых проездов знаки «Пересечение с главной улицей» установлены, а езда проще не стала, потому что водитель, получивший преимущества, часто не знает об этом, тормозит у пересечений, теряет время и силы, сбивает ритм движения. В Праге главные и второстепенные улицы расклассифицированы и обозначены очень четко. И это, несомненно, положительно сказывается на условиях движения. Оно идет достаточно быстро, без ненужных задержек и, казалось бы, неизбежных на таких узких улицах пробок.

Другая деталь. На этом же снимке вы видите два предписывающих знака вместо, вроде бы, естественного «Поворот налево запрещен». Дело тут вот в чем. Эти предписывающие знаки не только определяют направления движения, но и устанавливают число рядов. Поэтому показанное на снимке сочетание знаков расшифровывается так: движение в два ряда, из первого — только направо, из второго — прямо. Иные скажут, что можно было вывесить специальные указатели. Конечно. Однако знаки как-то лучше воспринимаются, они четче и заметнее.

А вот тот же перекресток со стороны моста Первого мая (среднее фото). Опять два знака, только вот первый какой-то необычный. Налево из правого ряда? Да, именно так. На узких улицах Праги, чтобы не тормозить движение и не мешать остальным, автомобили, поворачивающие налево, не скапливаются в центре перекрестка, а, уйдя несколько вправо, пропускают тех, кто движется прямо и затем, со сменой сигнала светофора, заканчивает маневр. Сначала как-то странно, но, когда привыкаешь, по достоинству оцениваешь остроумное решение «развязки». В самом деле, если у осевой линии выстроятся поворачивающие налево, для проезжающих перекресток прямо это чрезвычайно неудобно. Во-первых, стоящие автомобили резко ограничивают обзорность, во-вторых, оттесняют движущихся к тротуарам, где всегда можно ожидать помех и неожиданностей со стороны пешеходов. Куда безопаснее поменять их местами, что и сделали наши чешские друзья. И снова — об информации; вы видите, что даже в городе стоят указатели, подсказывающие, как проехать из одного района столицы в другой.

Примечателен в этом смысле и другой кадр (внизу справа). Под знаком «Пересечение с главной улицей» обычно крепится дополнительная табличка, на которой дана схема пересечения, показана главная улица и выходящие на нее второстепенные проезды. Такая табличка запечатлена на нашем снимке. Взглянув на нее, водитель ясно видит, кому ему надо уступать дорогу. В данном случае — автомобилям, поворачивающим на улицу из правого проезда. Удобно, правда? Таких примеров постоянного внимания к водителям немало.

Но и водители не остаются в долгу. Пражские автомобилисты достойны многих похвал. Мы имеем в виду не только их незаурядное мастерство. Больше всего нас привлекали доброжелательность и предупредительность водителей, и особенно к пешеходам. Вот типичная картина (фото внизу слева). Зажегся зеленый сигнал, автомобили начали поворот, но... встали: пока не пройдут пешеходы, машины не двинутся. Просто приятно. Кстати, и правила движения в СССР в подобных ситуациях отдают предпочтение пешеходу. Однако у наших водителей частенько выдержки не хватает. А ведь из таких «мелочей» складываются отношения, те самые отношения между водителями и пешеходами, которые на сегодня оставляют желать лучшего.

Наш «автопробег» по улицам чехословацкой столицы был, конечно, недостаточен для каких-либо более глубоких выводов и широких обобщений. Но надеемся, что и эти довольно беглые наблюдения будут небезынтересны читателям журнала.

Г. ЗИНГЕР,
спец. корр. «За рулем»

Прага

Главный редактор А. И. ИВАНСКИЙ

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, А. М. КОРМИЛИЦЫН, Л. В. КОСТКИН, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС, В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, А. Т. ТАРАНОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ, Б. Ф. ТРАММ, А. М. ФЕДОТОВ, А. М. ХЛЕБНИКОВ

Оформление Г. Ю. Дубман и Н. П. Бурлака

Корректор И. П. Замский

Адрес редакции: Москва, К-12, ул. Разина, 9. Телефоны: 9-8-52-24 (общий); 9-8-37-61 (отделы воспитания и обучения, спорта и туризма; безопасности движения и обслуживания); 9-8-33-28 (отдел науки и техники); 9-8-36-60 (отделы писем и оформления).
Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 19.3.68 г. Подп. в печ. 15.4.68 г.
Бум. 60 × 90¹/₈. 2,25 бум. л. = 4 печ. л.

Тираж 2 000 000 экз. (1 300 001 — 2 000 000 экз.).
Цена 30 коп. Зак. 416. Г-52242.

Издательство ДОСААФ (Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26)

Формы изготовлены в 3-й типографии Воениздата. Отпечатано на Чеховском полиграфкомбинате Главполиграфпрома Комитета по печати при Совете Министров СССР. г. Чехов

НА УЛИЦАХ ПРАГИ



Цена 30 коп.

Индекс 70321







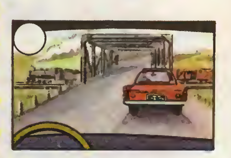


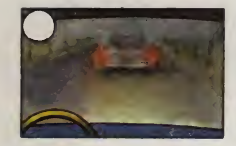




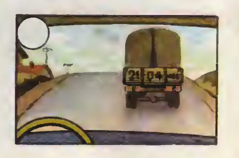
















Пояснения к нашей новой рубрике Вы найдете на стр. 22



Художник О. Шмелев